Nicht f. d. Austausch

# Das Ende der ersten deutschen Flotte

Ein Beitrag zur Geschichte der Zollvereinskrise 1852, der Reaktion und des Flottengedankens

---

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde
genehmigt von der Philosophischen Fakultät
der Friedrich-Wilhelms-Universität
zu Berlin

von

Hans-Joachim Häußler
aus Berlin

Tag der Promotion: 28. April 1937
Tag der mündlichen Prüfung: 3. Dezember 1936

971

Referenten: Prof. Dr. Walter Elze
Prof. Dr. Fritz Hartung

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Druck der Hofbuchdruckerei C. Dünnhaupt, K.-G., Dessau.

Es ist meine Pflicht, derer dankend zu gedenken, die die diese Arbeit erst ermöglichten, meinen verehrten Lehrern, den Herren Professoren W. Elze, dem ich für reiche geistige und materielle Förderung verpflichtet bin, W. Windelband, der die Anregung gab und mich mit seinem Rat stets in jeder Weise unterstützte, und F. Hartung, der mir in allem hilfreich entgegenkam, ferner meinen Referenten im Staatsarchiv Dahlem, Hannover und im Hausarchiv Charlottenburg, den Herren Archivräten Dr. Koser, Rohr, Schnath, Dehio und Hölk, der Bibliothek des Kriegsministeriums und den Staatsarchiven in Wien, München, Dresden, Frankfurt und Bremen, die sich in liebenswürdiger Weise für mich bemüht haben, dann Herrn Bibliotheksdirektor Dr. F. Thimme, dem ich im Zusammenhang mit seiner Studie über „Bismarck und Hannover“ manchen schriftlichen und mündlichen Hinweis verdanke.

# Inhalt.

Vorwort . . . . . 1
Einleitung: Flottengründung . . . . . 8

## Teil I.

Die Flottenfrage während der Dresdener Konferenzen . . . 13
Die Flottenfrage in den Anfängen des erneuerten Bundestages 25
Flotte und Septembervertrag: Der Dreikontingentsplan . . . 32
Der Endkampf: Versuche der Bildung eines Nordseeflotten-
vereins . . . . . 53
Die Auflösung . . . . . 86
Die Schuldfrage: Ziele der einzelnen Kabinette . . . . . 87

## Teil II.

Flottenende und Seegedanke . . . . . 99
Überschau und Ergebnis . . . . . 126

Quellen und Literatur . . . . . 134

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41535702_0092

Die Schöpfung der Flotte ist nicht nur eine militärische Frage, eine kommerzielle Frage, sondern im höchsten Grade eine nationale Frage.

Radowitz am 14. 6. 1848 vor der Nationalversammlung.

Wer den deutschen Gedanken in seiner ganzen Tiefe und geschichtlichen Größe voll erfassen will, der muß sich mit der Entwicklung des Flottengedankens im letzten Jahrhundert bis zur Gründung des Kaiserreiches befassen. In ihm kam die Sehnsucht des deutschen Volkes nach der freien Einheit des ganzen Deutschtums am lebendigsten zum Ausdruck.

A. von Trotha.

# Vorwort.

Diese Arbeit bedarf einer mehrfachen Rechtfertigung. Schon der Umfang des bisher über die ältere deutsche und preußische Marine erschienenen, wissenschaftlich brauchbaren Schrifttums könnte davon abschrecken, noch einmal den Versuch einer neuen Darstellung auf diesem Gebiet zu unternehmen — wenn nicht dies bisherige Schrifttum fast ohne Ausnahme an dem einen Fehler litte, daß es bis heute hin mehr oder minder deutlich die Spuren der Kämpfe des vorigen Jahrhunderts um eine deutsche Flotte trägt und so einer Überprüfung bedarf.

Solche Haltung der Literatur ist an sich nicht weiter verwunderlich. Wer einmal aus den zeitgenössischen Quellen hat erleben können, mit welch heißer, stürmischer Liebe die Nation in den Höhepunkten nationalen Erlebens vor 1870 eine deutsche Flotte gefordert hat, wird dies verstehen. Die Flotte war 1848 wie auch in der zweiten Flottenbegeisterung von 1859/60 Symbol eines nach außen machtvollen und einigen, nach innen freien deutschen Reiches, und deshalb auch ist die Flottenfrage so tief verflochten in den Streit der Meinungen um die Lösung der deutschen Frage. Zwar hat sie nicht die ungeheure

---

Vorbemerkung: Ich möchte an dieser Stelle bemerken, daß bei sämtlichen Zitaten aus dem Archiv- und Pressematerial heutige Rechtschreibung angewandt wurde.

Bedeutung etwa der schleswig-holsteinischen Frage für die Belebung des deutschen Nationalgefühls gehabt. Aber wenn man einen Blick hineintut in die Polemik dieser Jahre, wenn einmal irgendwo die Rede kommt auf die Frage einer deutschen Flotte, spürt man auch hier den heißen Atem jener gärenden Zeit. Besonders das klägliche Ende der ersten deutschen Flotte 1852 wurde im Kampf der Großdeutschen und Kleindeutschen rasch zu einem gelegenen Agitationsmittel. Dietrich Schäfer hat lange später mit Recht gesagt: „Kaum eine Untat ist dem alten Bundestage so schwer angerechnet worden, als daß er die Flotte, welche die Begeisterung des Jahres 1848 geschaffen hatte, unter den Hammer brachte.“[1]) Erbittert lauten die Äußerungen der Zeit von 1859—70 über das Ende der ersten deutschen Marine, und die preußenfreundliche, bundesfeindliche und zugleich bewußt liberale Richtung herrscht hierbei wie auch sonst in diesen Jahren durchaus vor.[2]) Zuerst die „Gegenwart“,[3]) dann die Preußischen Jahrbücher,[4]) die Flugschriftenliteratur des Nationalvereins,[5]) die Broschüren Friedrich Harkorts[6]) verkünden voll Haß gegen Bund und Reaktion Preußens deutsche Führerschaft auch zur See, weisen mit Heftigkeit auf das völlige Versagen des Bundes 1852 und beugen bei Beurteilung des Endstreits um die Flotte rücksichtslos die geschichtliche Wahrheit in die Absichten und Bestrebungen ihrer Politik, wenn sie allein Österreich und Hannover und der Reaktion die Schuld am Todesurteil der deutschen Flotte zumessen und dessen Vollstrecker Hannibal Fischer zu einem Gegenstand des Hasses und des Abscheus und allgemeiner Volkswut machen. Viel seltener erheben sich während der Flottenbestrebungen von 1859/60 Stimmen, die noch vom Bunde oder von Hannover oder von Österreich etwas erwarten und die dann — bezeichnend genug — vielfach konservativer gesinnt sind.[7]) Es war eben damals auch für die Flottenfrage durchaus die Zeit der politischen Historie.[8])

[1]) D. Schäfer, Aufsätze..., Bd. II, S. 97.

[2]) Briefe über die preußische Kriegsmarine, S. 14; Wilcken, Vorwort und S. 90; Huhn, S. 281; Kaltenborn, Bd. 1, S. 319 ff.

[3]) Gegenwart X, S. 111—126.

[4]) Bd. 2, S. 7 ff.; Bd. 6, S. 146 ff.; Bd. 14, S. 521 ff.; Bd. 18, S. 482.

[5]) „Die deutsche Flotte“, S. 6 f. „Der Liberalismus und die Flotte“, S. 9.

[6]) F. Harkort, Die preußische und die deutsche Flotte, passim.

[7]) Romberg; Zachariä, Bd. II, S. 815; Prokop, S. 20 f.

[8]) Vgl. hierzu auch: H. Rosenberg, Die nationalpolitische Publizistik Deutschlands 1859—70, München-Berlin 1935, Bd. 1, Nr. 610—619.

Als dann mit Erreichung des großen nationalen Zieles im Bismarckreich der Streit um Richtung und Sinn der deutschen Geschichte abflaute, als damit das Interesse an der Flotte zurücktrat, fand auch der Tagesstreit um die Flottenschmach von 1852 sein Ende. Die Beurteilung freilich blieb vorläufig die alte: Karl Fischer[9]) sucht die Schuld in der Flottenfrage noch ganz bei Österreich, Hannover und den Binnenstaaten, während bei Preußen die Zukunft der Flotte ruht. Ansätze einer verständnisvolleren Beurteilung der Vorgänge von 1851/53 finden sich in der wissenschaftlich brauchbaren Literatur erst um 1890, seit der Zeit, wo allgemein der Ablauf der jüngeren deutschen Geschichte einer gerechteren Würdigung unterzogen wurde. Damals begann man die liberale Legende von der alleinigen Schuld des Bundes, Österreichs und der Mittelstaaten, von der moralischen Verworfenheit des Flottenversteigerers Hannibal Fischer und von der nationalen Empörung, mit der das deutsche Volk 1852 die Flottenauflösung begleitet haben sollte, an Hand der Akten zu überprüfen und man kam zu ganz anderen Ergebnissen. Freilich nicht sofort. Noch haftete zu sehr die Vorstellung vom gänzlichen Unwert des Bundes und das Hochgefühl des preußischen Stolzes auf die für Preußen gefallene Entscheidung der deutschen Frage. Noch benutzte man einseitig die Akten nur einer der vier Parteien im Flottenstreit 1852. Alfred Zimmermann[10]) hat 1892 auf Grund der preußischen Akten die Geschichte der ersten deutschen Flotte plastisch, aber im Geiste Treitschkes geschildert: gegen Fischer zwar ist er gerechter, aber noch braust für ihn 1852 ein Entrüstungsschrei durch das ganze Volk, noch sind hannoversche Eifersucht und Schwarzenbergs hinterhältige Politik schuld, während die vielfachen Anklagen gegen Preußen ganz zu Unrecht erhoben werden. Der Vizeadmiral Batsch,[11]) der den Zusammenbruch der deutschen Flotte als preußischer Marineoffizier selbst miterlebte, hat in seinem klugen und kritischen „Deutsch-Seegras“ versucht, durch Benutzung der Archive von Frankfurt und Weimar, der Memoiren und Nachlaßliteratur und mündlicher und schriftlicher Aussagen von Beteiligten zu einem abgewogeneren Urteil zu gelangen, bleibt aber in der Grundeinstellung doch zu preußenfreundlich.

[9]) K. Fischer, S. 244 ff.
[10]) Zimmermann, S. 674.
[11]) Batsch, Deutsch-Seegras, S. 448.

Fischer gegenüber macht Batsch sich frei vom landläufigen Zerrbild. Im folgenden Jahre hat daraufhin der Admiralitätsrat Koch[12]) an Hand der Akten des preußischen Kriegsministeriums die Schwierigkeiten des Flottenverkaufs klargelegt und Fischer so von dem allgemein erhobenen Vorwurf kaufmännischer Unfähigkeit und der Verschleuderung des Flottenmaterials entlastet. Einige Jahre später, im Jahre des ersten deutschen Flottengesetzes, 1898, ist dann das erste und bisher einzige größere Werk über die Achtundvierziger Flotte entstanden: das Buch von Max Bär. Bär lieferte eine im ganzen getreue Darstellung des Verhandlungsganges am Bundestag, freilich, ohne die Flottenfrage irgendwie in den Rahmen der Zeit zu stellen und ohne in die Hintergründe der Politik der einzelnen Staaten und der Stimmung dieser beginnenden Reaktionsjahre hineinzuleuchten. Vielleicht war ihm der Weg dazu auch dadurch abgeschnitten, daß er nur die preußischen und hannoverschen Akten eingesehen hat und so zu einer gerechten Beurteilung besonders der österreichischen und mittelstaatlichen Ziele im Flottenstreit gar nicht kommen konnte und daß er sicherlich auch die zeitgenössische Presse nicht genügend berücksichtigte. So bleibt denn seine Darstellung ein etwas langweiliges farbloses Gemälde, das in der Fülle des reichlich vorhandenen Unwesentlichen erstickt, ohne die Grundlinien genügend kräftig hervorzuheben, das vielfach schiefe Perspektiven aufweist und durch das Auftauchen neuer Probleme und neuer Sichten in der Geschichtswissenschaft veraltet und überholt ist, ja durch eine indirekt einseitig gehässige Beurteilung Fischers gegenüber früheren Werken einen Rückschritt darstellt. Trotz des Protestes, den Fischers Enkel Otto Fischer[13]) in die H. Z. brachte und der im ganzen wenig beachtet wurde, trotz einer in demselben Geist gehaltenen Ehrenrettung Fischers in der Zeitschrift „Überall“[14]) hat der gehässige Brief Smidts,[15]) den Bär ohne jede Quellenkritik abdruckt, weiter gewirkt. Stezenbach, der sonst in manchem viel tiefer in die Hintergründe der Flottenpolitik geschaut hat als Bär, nennt Fischer in seiner kleinen Schrift

---

[12]) Marinerundschau 1893, S. 149—58. Vgl. auch P. Koch, Geschichte der deutschen Marine, 1902, S. 22.
[13]) O. Fischer, S. 250 ff.
[14]) Jhrg. 1900 I, S. 824 ff.
[15]) Bär, S. 322.

noch einen Kauz voll Unkenntnis.[16]) Und das, was Karl Haenchen über Fischer zu sagen weiß,[17]) gibt dem, was um 1860 allgemein verbreitete Ansicht war, an Gehässigkeit und Verzerrtheit des Gesamtbildes nur wenig nach. Auch in der sonstigen Wertung des Flottenstreits von 1852 erscheint Haenchens kleines Heft wie ein reichlich verspäteter Nachzügler aus jenen erbittert kämpfenden Tagen vor 1870. Man ist doch etwas erstaunt, wenn man in einem Buch von 1925 lesen muß, daß Hannover, daß die Binnenstaaten, daß vor allem Österreich am Ende der Flotte Schuld tragen, während Preußens Stellung und Ansichten in jeder Beziehung und allein gerechtfertigt waren. So kann man heute deutsche Geschichte unmöglich mehr schreiben. Etwas gerechter als Haenchen urteilt Bessells „Geschichte Bremerhavens". Eine gewisse polemische Stimmung gegen den Bundesjammer, dann vor allem gegen Hannover und Hamburg schwingt allerdings überall mit, und wenn Bessell Bremen und Oldenburg ein reindeutsches Interesse an der Flotte zuerkennt,[18]) scheint dies doch nur halb wahr. Bedauerlich bleibt, daß Bessell das ganz verzerrte Bild Hannibal Fischers von Bär und aus den ebenfalls gehässigen Erinnerungen Ernsts II.[19]) einfach übernommen hat.[20]) Auch seine jüngst erschienene Geschichte Bremens ändert dies Fehlurteil nicht.[20]) So sehen wir, daß eine in jeder Beziehung gerechte Wertung der Flottenschmach von 1852 bis heute nicht geschrieben worden ist. Wenn Max Bär dies Ziel noch nicht erreicht, wird niemand ihn tadeln. Zu einer gerechten gesamtdeutschen Beurteilung der Flottenfrage und zu Benutzung der Akten aller Richtungen im Flottenstreit sind wir wohl erst heute in der Lage und allerdings auch in der Notwendigkeit. Erreicht ist dies Ziel unparteiischer Darstellung in A. O. Meyers Bismarckbuch, das freilich den Flottenstreit nur soweit berührt, wie er für Bismarck, Thun und die allgemeine deutsche Politik von Bedeutung ist, das aber zum erstenmal neben den preußischen Akten auch die ebenso wichtigen österreichischen benutzt. Für eine Darstellung, die den Flottenstreit an sich in den Mittelpunkt stellt, bleibt wohl daneben Raum genug.

[16]) Stezenbach, S. 14.
[17]) Haenchen, S. 54.
[18]) Bessell, Bremerhaven, S. 380.
[19]) Ernst II., Bd. II, S. 43 ff.
[20]) Bessell, Bremerhaven, S. 387 ff.; Bremen, S. 361.

Mit dieser Kritik des bisher erschienenen Schrifttums ist zugleich gesagt, wo diese Arbeit Lücken unserer Wissenschaft sieht, die sie ausfüllen möchte. Die liberale Legende hat bis heute hin manches verfälscht, das einer Berichtigung bedarf. Das kann kein Vorwurf gegen die Legende sein. Auch sie ist ja schließlich nur der Ausdruck dessen, wie der führende und meist kleindeutsch-liberale Teil unseres Volkes das Flottenende erlebte und im Drang des eigenen Kampfes umgestaltete zur Schuld der Reaktion und der Gegner Preußens. Wir heute leben unter anderen Sternen und in der großdeutschen Sehnsucht und nehmen aus dem Zwange unserer Stunde die Pflicht der Beseitigung auch dieses deutschen Vorurteils. Notwendig war dafür, das gesamte Aktenmaterial der vier Hauptparteien im Flottenstreit von 1852 einzusehen, die Archivbestände Preußens, Österreichs, der Küstenstaaten Hannover und Bremen, der Binnenstaaten Sachsen und Bayern. Auf eine Durchsicht anderer Archivbestände konnte verzichtet werden, da die Erinnerungen des oldenburgischen Rats Erdmann und Ernsts II. von Koburg und die Biographie Oertzens einiges Licht über die oldenburgischen, großherzoglichsächsischen und mecklenburgischen Absichten verbreiten und die Wünsche der übrigen Regierungen aus der Literatur und dem Aktenmaterial der genannten Archive genügend klar werden. Diese allseitige Quellenbenutzung hat zu der neuen Feststellung geführt, daß die Flottenpolitik von 1851/53 verstanden werden kann nur im Zusammenhang der allgemeinen deutschen Politik jener Jahre, als Teil der die deutschen Dinge damals beherrschenden Zollvereinskrise, der österreichische Flottenplan im Zuge der großen mitteleuropäischen Idee, die preußische Politik im Zuge des Gedankens einer Zollvereinsmarine oder einer norddeutschen Flottenkonvention und die mittelstaatliche als Stück der Triaspläne dieser Jahre. Die von den Binnenstaaten betriebene Verquickung der Flotten- mit den Zollverhandlungen wurde zwar früher schon von Batsch,[21]) Bär[22]) und Friedrich Werner[23]) festgestellt, aber alle drei sprechen nur von der Tatsache, ohne dem Gang dieser binnenstaatlichen Versuche zu folgen, Max Bär auch, ohne ihre wahre politische Bedeutung zu erkennen.

[21]) Batsch, Deutsch-Seegras, S. 441.
[22]) Bär, S. 194.
[23]) Werner, F., S. 40.

Neben die Darstellung der einzelstaatlichen Absichten muß, wenn man die Flottenfrage von 1852 recht verstehen will, eine Schilderung der Stellung der öffentlichen Meinung, der Parteien und führenden Männer treten. Es ist schon gesagt: keine Frage war, abgesehen von Schleswig-Holstein oder Kurhessen, vielleicht so sehr eine nationale, liberale und deutsche Frage wie die der deutschen Kriegsflotte, und wenn auch 1852 die Flottenbegeisterung fast völlig erloschen war, so ergibt eine Überprüfung dieser weitgehenden Flottenermüdung doch einen interessanten Ausschnitt aus jener eigenartigen Atmosphäre der beginnenden Reaktionszeit und wird zugleich, da die partikularen Kräfte ihr Wachsen gerade auch an der Flottenfrage beweisen können, ein Beitrag zur Geschichte des Partikularismus wie auch ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Einheitsgefühles, der deutschen Überseeunreife und der Entwicklung des Seegedankens überhaupt. Hierzu mußte vor allem die deutsche Presse der Jahre 1851/53 benutzt werden, daneben aber die Protokolle der einzelstaatlichen Parlamente und die reichlich vorhandene Memoiren- und Nachlaßliteratur.

Wenn es dieser Arbeit gelänge, von der Flottenfrage her einen Ausschnitt aus dem Gesamtbilde der deutschen Zustände um 1852 zu zeichnen, wäre ihr Ziel erreicht. Nichts vielleicht spiegelt die Tendenzen der Zeit so allseitig zurück wie gerade das Ende des ersten Versuchs der Nation, ausgreifend über die See die Weite der Welt sich zu öffnen und zu erwerben. Das zu zeigen war aber eine Beschränkung auf die Zeit von den Dresdener Konferenzen, die wie für die gesamte deutsche Politik auch für die Flotte eine Scheide darstellen, bis zu Hannibal Fischer notwendig.

## Einleitung:

# Flottengründung.

In einem Taumel brausender Begeisterung, durch das Organ des einigen und freien Deutschen Reiches, die Nationalversammlung, wurde 1848/49 die erste deutsche Flotte geschaffen. Nicht das Symbol der alten, nun toten partikularen Gewalten, der Bundestag, gründete sie. Trotz des ungeheuren Druckes, den die Öffentlichkeit mit ihrer Flottenbegeisterung ausübte, hat der Bundestag die bundesgesetzliche Errichtung einer deutschen Flotte bis zu seiner Auflösung Juli 1848 zu verschleppen gewußt, auch jetzt noch der echte Vertreter einzelstaatlicher Interessen.[24]) Niemals ist die Flottengründung in der von der Bundesverfassung vorgeschriebenen Form für Errichtung von organischen Bundeseinrichtungen, also durch einhelligen Plenarbeschluß der Bundesversammlung[25]) erfolgt. Zwar galt der Reichsverweser, der dann seit Herbst 1848 die Flottenerrichtung durchführte, als Rechtsnachfolger des Bundestages. Im Grunde war er für die Einzelstaaten aber doch nur der Vertreter der revolutionären Paulskirche. Auch hat er nie — ein Punkt, den die flottenfeindlichen Staaten später oft betont haben — die Zustimmung der einzelnen Regierungen zur Marinegründung eingeholt, wie es das von den Regierungen stets geforderte Vereinbarungsprinzip verlangte. So wurde die erste deutsche Flotte auch rechtlich, was sie geistig und praktisch schon war, ein Kind der Revolution. Das ist die erste Tatsache, die später zur Flottenauflösung entscheidend mitgewirkt hat.

Als man 1848 die Schaffung einer deutschen Seemacht plante, dachte man sie sich auf Grundlage und entsprechend den Maßen und der Art des kommenden Reiches. Groß und stark sollte die Kriegsmarine sein — es war wie ein Vorklang des Tirpitzschen Schlachtflottengedankens,[26]) wenn man mit-

---

[24]) Neumann, S. 115 f.

[25]) Vgl. Franck, S. 56 ff.

[26]) Paul, S. 10 ff. (Prinz Adalbert), Denkschrift über die Bildung einer deutschen Kriegsflotte, hrsg. vom Marineausschuß der Bundesversammlung, Frankfurt a. M. 1848, S. 23 ff.

unter daran dachte, sie zu einer selbständigen, kräftigen Flotte ersten oder zweiten Ranges mit Linienschiffsgeschwadern zu erheben, und damit also über eine Marine zu bloßem Handels- und Küstenschutz, d. h. dem Schiffstyp nach mit Fregatten und Korvetten und ohne Schlachtschiffe hinausging. Ausschließlich Reichssache sollte die Marine sein und allgemein deutsch, also alle drei deutschen Meere schützen und beherrschen, Nordsee, Ostsee und Adria. Denn ein großdeutsches Reich erhoffte man — wenigstens im Sommer 1848 — und also auch eine großdeutsche Flotte. Als dann im Winter 1848/49 die Richtung Heinrich von Gagerns führend wurde, hat man allerdings in der Technischen Marinekommission zu Frankfurt das Augenmerk mehr auf die beiden nordischen Meere gelenkt und die Adria weniger berücksichtigt. Dies alles zeigt, wie sehr man den Marineplan einfügte in den geplanten neuen Reichsbau: eine Flottenverwaltung im Reichseigentum war undenkbar ohne eine starke Zentralgewalt nach innen, eine Flotte von der hier beabsichtigten Größe war Ausdruck machtvoller Einheit nach außen. Dies zeigt zugleich, daß die Flotte ein Kind der nationalen Bewegung und der nationalen Kräfte gewesen ist. Als man sie schuf, war das Frankfurter Reich schon fast zerfallen, und der Strom der nationalen Kräfte verrauschte, während die vormärzlichen Mächte ungebrochen aus der sinkenden Flut emportauchten. So geriet die erste deutsche Marine, bevor sie noch recht flott geworden war, auf Grund und zwischen die Klippen der feindlichen Mächte, und daran zerschlug sich alles. Das ist die zweite entscheidende Tatsache.

Wie die Reichsgründung blieb auch die Flottengründung im Sommer 1849 stecken. Duckwitz, der tüchtige Reichshandelsminister, dem die Marine unterstand, hatte die Bildung der ersten Flottenkeime den Anforderungen des Augenblicks unterordnen müssen: der Abwehr der dänischen Blockade, an der sich recht eigentlich der Flottengedanke in Deutschland entzündet hat. Später wollte man diese schnell zusammengerafften, auf der Weser liegenden Marineteile, 9 Dampfer, 2 Segelfregatten und 26 Ruderkanonenboote dann gemäß dem Frankfurter Flottengründungsplan zu einer einheitlich gefügten, organisch gebildeten Marine weiter entwickeln. Weil inzwischen das Frankfurter Reich zerbrach, ist es nie dazu gekommen, und so haben diese Anfänge einer großen deutschen Flotte bis zu

ihrer Auflösung den Charakter eines Provisoriums behalten. Das ist die dritte wichtige Tatsache.

Gerade dieser provisorische Charakter zeigt sich auch in der Beschränkung der Flottenanfänge auf die Nordsee, während Adria und Ostsee den beiden deutschen Großmächten überlassen wurden. Österreich hatte es von Anfang an abgelehnt, zu einer allgemeinen deutschen Flotte beizusteuern, und ist nie über die absichtlich unbestimmte Versicherung hinausgegangen, daß es mit seiner Adriaflotte den Schutz der deutschen Seeinteressen im Mittelmeer übernehmen wolle. Im Grunde war damit schon der Gedanke einer allgemeinen deutschen Flotte im Reichseigentum abgelehnt, wenigstens von seiten Österreichs und für die Adria. Preußen hat zwar, als im Oktober 1848 die Aufforderung zur Zahlung der ersten Rate der 6 Millionen Taler erging, die die Nationalversammlung für Marinezwecke bewilligt hatte, diese erste Rate gezahlt und seine Seeinteressen damit der Reichsflotte untergeordnet.[27]) So schien wenigstens für die beiden nordischen Meere eine Reichsflotte möglich. Aber im Frühjahr 1849 kam es erst zu Differenzen mit Duckwitz und dann zum Bruch mit der Paulskirche überhaupt, Preußen wendete sich zurück zur Gründung einer eigenen Ostseeflotte und die „Deutsche Flotte" blieb auf die Nordsee beschränkt.

Das weitere Schicksal dieses Nordseegeschwaders in Brake und Bremerhaven und die Möglichkeit des Ausbaues zu einer wirklichen deutschen Flotte hing ab vom weiteren Gang der deutschen Dinge. Das Frankfurter Reich war gescheitert. Aber wenn die Union zustandekam, Radowitz' preußisch-deutscher Bundesstaat, lag der Weg der Nordseeflottille offen: als Unionsflotte. Dann war eine starke Zentralgewalt vorhanden, ohne die eine Flotte unmöglich leben kann. Versuche genug hat es gegeben, die Nordseeflotte der Union zu gewinnen, aber Admiral Brommys deutsches Gefühl, Preußens zaghafte Politik und Schwarzenbergs geschickte Hand haben die Versuche zunichte gemacht. Und wenn sie gelungen wären, so wäre das zuletzt doch unwichtig geblieben, denn entscheidend konnte nur sein, ob die Union, der preußisch-deutsche Bundesstaat, sich durchsetzte, und gerade der zerbrach.

Was in dieser Zeit des Radowitzschen Anlaufs zur Lösung der deutschen Frage die Nordseeflotte erlebt und erlitten hat,

[27]) Wendlandt, S. 15 ff.

gehört nicht in diese Arbeit.[28]) Soviel sei aber gesagt, weil es zum Verständnis des Folgenden notwendig erscheint: die partikularen Kräfte, die schon in der Zeit der ersten und stärksten Flottenbegeisterung nie völlig geschwunden waren, traten immer deutlicher in der Flottenfrage zutage. Die Frage des Überwinterungsortes, der Übungsfahrten wurde Objekt eines immer unerfreulicher werdenden Streites zwischen Österreich und Preußen, Hannover und Oldenburg. Die finanzielle Bedrängnis der Flotte stieg schon im Sommer 1849 sehr hoch und drohte seit dem Ende der Reichsverweserschaft und des Ministeriums Jochmus, seit der Übernahme durch die Bundeszentralkommission ins ungemessene zu steigen. Die Geldfrage ist überhaupt für den Ausgang der Flottenangelegenheit mit entscheidend geworden und hat stark zur Verwicklung des Flottenstreits beigetragen. 6 Millionen Taler hatte die Nationalversammlung im Sommer 1848 für Marinezwecke bereitgestellt.[29]) In zwei Raten, im Oktober 1848 und Frühjahr 1849, waren die 6 Millionen vom Reichsverweser eingefordert worden. Das Einzahlungsergebnis zeigte dann aber deutlich die wachsende Machtlosigkeit der provisorischen Zentralgewalt und das Vordringen des Partikularismus. Österreich lehnte beharrlich jede Zahlung ab, Preußen hat nach Leistung der ersten Rate seine Zahlungen eingestellt, die Binnenstaaten und vor allem Bayern, Sachsen, Kurhessen und das niederländische Luxemburg-Limburg steuerten nur wenig oder nichts bei. Voll beigetragen haben im allgemeinen nur die Nordseestaaten, die an einer Bundes- oder Reichsflotte in der Nordsee am stärksten interessiert waren, und einige kleinere andere. Die Folge so unregelmäßiger Einzahlungen besonders der Großmächte, denen sich die Binnenstaaten gern anschlossen, war eine drückende Geldknappheit, Einsparungen und Beschränkungen bis unter das Mindestmaß und selbst da, wo es sich um für eine Flotte lebenswichtige Dinge handelte. Ausfahrten wurden kaum gemacht, Kriegshafen und Anlagen fehlten. Solch langweiliges Faulenzerleben an Land behagte dem besseren Teil der Mannschaft nicht, er verließ den Dienst, und

---

[28]) Ich muß hier auf die eingehende Schilderung Max Bärs verweisen, wie ich überhaupt im folgenden versucht habe, die von Bär gebrachten Tatsachen nur zu wiederholen, soweit die Art meiner Arbeit dies erforderte. Ganz ließen sich aber begreiflicherweise Wiederholungen nicht vermeiden.

[29]) Vgl. Bär, S. 71 ff., besonders auch S. 78.

damit trat eine sich ständig verschärfende Krise in der Mannschaftsfrage auf, eine Krise, die auch dadurch noch bedeutend erhöht wurde, daß mit dem Zusammenbruch des Frankfurter Verfassungswerkes die Marinegesetzgebung steckengeblieben war und so eine Seedienstpflicht, eine völkerrechtlich anerkannte Kriegsflagge, eine Militärstrafordnung u. a. nicht mehr eingeführt werden konnten. Wenn diese erste deutsche Flotte trotz aller Schwierigkeiten einen verhältnismäßig hohen Grad an Leistungsfähigkeit erreicht hat, wenn Zucht und Ordnung unter dieser bunt zusammengewürfelten Mannschaft erhalten werden konnten, obwohl die Aussichten für eine Erhaltung der Flotte mehr und mehr dahinschwanden, so ist das einzig und allein Brommys Verdienst. Trübe Wolken verhingen für die Flotte den Horizont, als mit der Union wohl der letzte Strahl einer fernen Hoffnung verging. Konnten die Dresdener Konferenzen Anfang 1851 noch Rettung bringen?

# Teil I.

## Die Flottenfrage während der Dresdener Konferenzen.

Wenigstens zu Anfang der Dresdener Konferenzen hat in der allgemeinen Lage noch einmal ein Hoffnungsschimmer aufgeleuchtet. Wenn es jetzt Österreich gelang, in Dresden die deutsche Frage in seinem Sinne zu lösen, im Sinne des großen mitteleuropäischen 70-Millionen-Reiches unter österreichischer Führung, dann war hiermit der Flotte der politische Boden gegeben, den sie brauchte, eine starke Zentralgewalt. Dann gab es zwar keine Reichsflotte, keine Unionsflotte, aber eine mitteleuropäische Bundesflotte. Man hat in österreichischen Regierungskreisen diesen Gedanken durchaus erwogen.

Wir wissen, daß auch Schwarzenbergs Anlauf zur Lösung der deutschen Frage scheiterte. Man kehrte, als Endergebnis dieser bitteren drei Jahre von 1848/51, zum vormärzlichen Bundestag zurück. Dieser reaktivierte Bundestag konnte aber niemals einer Flotte das Leben sichern: ihm fehlte die starke Kraft zur Bändigung einzelstaatlicher Sonderinteressen und das machtvolle einige Auftreten gegenüber dem Ausland. Ihm fehlte eine einheitliche Zoll- und Handelspolitik, eine einheitliche Konsularvertretung, eine völkerrechtlich anerkannte Bundesflagge, Einrichtungen, durch die eine Flotte ebenso bedingt wird, wie sie selbst sie wieder bedingt. Somit fielen eigentlich schon in den Februartagen 1851 in der Flottenfrage die Würfel, als Manteuffels und Alvenslebens geschickte Taktik Schwarzenbergs Pläne verhinderte. Die partikularen Mächte hatten überall gesiegt. Die gesamtdeutsche Lage ließ daher nur noch die Auflösung der Flotte, dieses letzten Restes einer geträumten Einheit, übrig. Wenn trotzdem der Endstreit sich über ein Jahr hingezogen hat, lag das an den verschiedenen Wendungen der allgemeinen deutschen Politik, in der die Flottenfrage als wichtiger Nebenkriegsschauplatz anderer deutscher Probleme wachsende und zeitweilig überragende Bedeutung gewann.

Wie wahrhaft verzweifelt es um die Flotte auf den Dresdener Konferenzen stand, erfahren wir aus dem Gang der drei Hauptverhandlungen in der Flottenfrage: gegen Ende Januar kam es in der vereinigten 1. und 2. Kommission zu einer langen Erörterung auch der Frage, wie vom künftigen deutschen Zentralorgan über Errichtung einer Bundesflotte und eines Kriegshafens beschlossen werden sollte. Mit Mühe gelang es Alvensleben, einer Erhaltung der Flotte dadurch einen Weg für später freizuhalten, daß er gegenüber den Wünschen der heftigsten Flottengegner Bayern, Württemberg, beide Hessen, Dänemark und Mecklenburg, die Einstimmigkeit, also Verhinderung jedes positiven Beschlusses verlangten, die Forderung der immer noch sehr hoch qualifizierten Mehrheit von ¾ der Stimmen durchsetzen half.[30]) Die Frage, ob man überhaupt eine Bundesflotte errichten oder beibehalten wolle, deren sofortigen Entscheid — natürlich im Sinne der Auflösung — Mecklenburg forderte, schob man der künftigen Bundesversammlung zu. Damit, daß die Konferenzen ergebnislos verliefen, verschwanden zwar diese Kommissionsvorschläge später als schätzbares Material im Frankfurter Bundesarchiv, sie beleuchten aber treffend die Flottenfeindlichkeit der Binnenstaaten.

Neben diesen Beratungen liefen in Dresden Verhandlungen um eine Vorschußumlage für den provisorischen Flottenunterhalt bis zum 1. Juli 1851. Dadurch, daß der weitaus größere Teil der vom Reichsverweser ausgeschriebenen matrikularen Beiträge nicht bezahlt wurde, gerieten die Bundesfinanzen im Laufe des Jahres 1850 in heillose Verwirrung. Die gezahlten Beiträge und die geringen privaten Spenden waren 1849 rasch verbraucht. So hatte man Gelder aus anderen Bundesfonds oder aus österreichischen und preußischen Vorschüssen genommen. Je länger jetzt die definitive Entscheidung über die Nordseeflotte verzögert wurde, desto schwieriger mußte eine spätere Abrechnung werden. Hinzu kam, daß man Anfang Januar wieder einmal in Frankfurt nicht wußte, wo man das Geld für den Flottenunterhalt der nächsten Zeit hernehmen sollte. Auf Bitten Thuns, des österreichischen Präsidialgesandten, rief Schwarzenberg den Hofrat Nell nach Dresden, um dort in einer vertraulichen

---

[30]) G.Sta. A. A. I. A. A. b. Nr. 34 v. 1. Immediat Alvenslebens, 26. 1. 51. Batsch, Deutsch-Seegras, S. 425. Bericht Fritschs, 25. 1. 51. Samwer, S. 49 ff.

Plenarversammlung[31]) Bericht zu erstatten. Daraufhin wurde am 10. 2. beschlossen,[32]) eine Matrikularumlage von fast 3 Millionen Gulden zu erheben, die zur Befriedigung von allgemeinen Bundeszwecken für das erste Halbjahr 1851 dienen sollte. Auf die Marine entfielen 750 000 Gulden. Wenn man aber diese Vorschußumlage nicht für die Flotte direkt ausschrieb, sondern sie mit anderen Bundesbedürfnissen zusammenstellte, dann hatte das seinen guten und bezeichnenden Grund. Nicht umsonst betonte Österreich in der Abstimmung, es stimme der Umlage zu derart, daß die Marinebeiträge ausdrücklich als Vorschuß für Bundeszwecke im allgemeinen, ohne Präjudiz hinsichtlich der Verwendung bezeichnet würden. Hinter dieser undurchdringlichen juristischen Formel barg sich die Furcht, diese Gelder, die als Vorschuß gegeben waren, könnten eines Tages auf die österreichischen Flottenrückstände von 1848 verrechnet werden und Österreich so verlorengehen. Österreich gab also den Vorschuß, erklärte aber nicht zu wissen, daß der Bund das Geld für die deutsche Flotte verwende, deren Gründung und Erhaltung Österreich immer die Zustimmung versagt hatte. Ganz ähnliche Vorbehalte legten die Binnenstaaten ein: Bayern, Württemberg, das offiziell bereits von der „sogenannten deutschen Flotte" zu sprechen wagte, Sachsen, das sich mit erstaunlicher Offenheit gegen Verwendung des Vorschusses für den Flottenunterhalt „oder dessen Abschreibung auf angebliche diesseitige Marinerückstände" verwahrte, solange keine definitive Regelung der Flottenfrage erfolgt sei. Der österreichisch-binnenstaatlichen Flottenfeindschaft schloß sich Mecklenburg durch einen ähnlich lautenden Vorbehalt an. Die übrigen Regierungen waren mit der Vorschußumlage einverstanden, meist mit unwichtigen Vorbehalten. Preußen stimmte als einer der ganz wenigen Staaten ohne Vorbehalt zu. Das hat den Anschein, als ob Preußen ein ehrlicher Freund der Flotte gewesen ist. In Wahrheit beruhte die preußische Abstimmung aber einfach auf einem Versäumnis Manteuffels. Erst am 11. 2., einen Tag nach der Abstimmung, ging die Instruktion[33]) an Alvensleben ab, der Konferenz mitzuteilen, daß Preußen weitere Zahlungen für die Flotte ablehne.

---

[31]) Gedruckte Registratur vom 18. 1. 51. H. H. Sta. P. A. Fasz. II, 74.
[32]) Gedruckte Registratur 10. 2. 51. G.Sta. A. A. III. Rep. 13. VI. Nr. 6 v. 8.
[33]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6 v. 8. Mant. a. Alv. 11. 2. 51.

Mit dieser Stimmung trat man im März in die Beratung über das definitive Schicksal der Flotte ein. Man sah um diese Zeit schon klar, daß der österreichische Reformversuch scheitern würde. Die baldige Auflösung der Marine schien so gut wie sicher. Von zwei Seiten ging der Versuch aus, die Flottenfrage sofort und natürlich im flottenfeindlichen Sinne zu lösen, von Preußen und von Bayern. Die vertrauliche Anweisung an Alvensleben vom 11. 2., die die Nichtzahlung der Umlage betraf, bemerkte bereits, daß eine solche Haltung Preußens die Verhandlungen über die Zukunft, und das hieß die Auflösung des Nordseegeschwaders, beschleunigt in Gang bringen werde. Am 2. 3. beschloß [34]) dann das preußische Staatsministerium, von Preußens Anteil an der Dresdener Umlage einen vorjährigen Vorschuß abzuziehen und vom Rest nur die Gelder für den Festungsbau anzuweisen. Die Gelder für die Flotte wollte also Preußen tatsächlich zurückbehalten. Ferner wurde beschlossen, bei den Dresdener Konferenzen unverzüglich die Auflösung der Nordseeflottille zu beantragen. In diesem Sinne wurde Alvensleben auch am 5. 3. benachrichtigt,[35]) sofort die Initiative zu definitiver Beschlußfassung über die Flotte zu ergreifen und für baldige Auflösung zu wirken. Richtig erfaßt Manteuffel dabei die Lage in Dresden, wenn es heißt: „Wie ich in Erfahrung gebracht, ist die große Majorität der in Dresden vertretenen Staaten für die gänzliche Auflösung der Flotte und auch das Wiener Kabinett hat dagegen nichts zu erinnern, nur von Hannover, Oldenburg und den freien Hansestädten Hamburg:Bremen dürfte Widerspruch dagegen zu erwarten sein.“ Zwei Tage später antwortete Alvensleben aus Dresden, daß Bayern bereits einen Antrag angekündigt habe, der indirekt ebenfalls zur Auflösung führen solle.[36]) Deshalb wünscht Alvensleben mit der nun unnötigen preußischen Initiative zurückzuhalten. Ebenderselbe Grund, der Alvensleben zu einer Haltung im Hintergrund bewog, die Angst, durch einen derartigen Antrag Angriffen in der Öffentlichkeit oder sonstigen Nachteilen in der Politik ausgesetzt zu sein, ließ nun aber auch Bayern

---

[34]) G.Sta. Sitzungsprotokolle des preuß. Staatsministeriums. R. 90a. B. III. 2b. Nr. 6. Bd. 60.

[35]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6 v. 8. Mant. a. Alvensleben. Zimmermann, S. 661.

[36]) Bär, S. 153.

schließlich auf den Antrag verzichten, und als dann Alvensleben im April die Sache doch zur Sprache brachte, war man zwar allgemein für Nichtbeibehaltung der Nordseeflotte und auch für Beschleunigung der Angelegenheit, hielt es beim gegenwärtigen Konferenzstand aber nicht für angebracht, eine definitive Entscheidung zu fällen, und suchte die unangenehme Frage in einer Kommission zu begraben, zweifellos, weil man die sowieso gescheiterte Konferenz nicht auch noch mit der unpopulären Flottenauflösung belasten wollte. Diese Angst vor der öffentlichen Meinung hat sich später als der beste Verbündete der hannoverschen Bemühungen um die Rettung des Nordseegeschwaders erwiesen. Jetzt bewirkte sie, daß man die definitive Entscheidung schließlich dem reaktivierten Bundestag zuschob.

Mit diesen Beratungen in Dresden hängen die gleichzeitigen Verhandlungen bei der Frankfurter Bundeszentralkommission um Kostenersparnis durch Abtakelung der Schiffe und Entlassung eines Teiles der Mannschaft eng zusammen. Preußen wünschte diese Maßnahmen schon, um so den Anfang der Auflösung zu machen.[37]) Die Maßnahmen waren aber ohne Gefährdung des Flottenmaterials technisch undurchführbar und unterblieben. Zugleich tauchte im April der alte Streit um eine Übungsfahrt wieder auf. Brommy und die Marineabteilung forderten sie dringend als das letzte Mittel, eine Selbstauflösung der Flotte, ein Auseinanderlaufen der durch die traurigen Umstände demoralisierten Mannschaft zu verhindern. Preußen dachte eventuell an eine Fahrt in die Ostseehäfen,[38]) Österreich trat für die Übungsfahrt ein, aber war natürlich gegen die Ostseefahrt. Schließlich fiel auch dies Projekt wieder ins Wasser.

Preußen war begreiflicherweise mit der Verzögerung der Flottenentscheidung sehr unzufrieden. Gerade Preußen war derjenige Staat, der damals wie später am heftigsten auf Erledigung der Flottenfrage gedrängt hat. Preußen hatte von allen Staaten am meisten für die Nordseeflotte gezahlt, die bedeutende Summe von 1½ Millionen Gulden.[39]) Eine schnelle Auflösung und Verwertung des Flottenmaterials mußte daher

---

[37]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6 v. 8. Telegr. Manteuffel an Boetticher, 13. 3. 51.

[38]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1c. Bericht Marcards am 23. 3. 51.

[39]) Bär, S. 73 f.

im Interesse der Rettung seiner Gelder liegen. Es kam hinzu, daß der Wert des Flottenmaterials sich je länger je mehr verminderte, da einerseits der fortlaufende Unterhalt der Flotte bei der Zahlungsfeindschaft vieler Regierungen den Kapitalwert der Flotte erheblich belastete und schließlich ganz aufzuzehren drohte und da andererseits das Flottenmaterial durch Abnutzung jährlich ein Fünfzehntel seines Wertes einbüßte. Neben diese rein finanziellen Interessen des preußischen Staates traten dann die politischen, die — jetzt nach dem Zusammenbruch der Union — eine Stärkung der Zentralgewalt durch Errichtung einer Bundesflotte nicht erlaubten.

Flottenfeindlich wie Preußen waren auch die Binnenstaaten. Alle Bedingungen, von deren Erfüllung sie ihre Zusage in der Flottenfrage abhängig machten, wurden gestellt in der sicheren Erwartung, niemals angenommen zu werden. Diese Staaten hatten von einer Nordseeflotte keinen direkten politischen, militärischen oder wirtschaftlichen Vorteil zu erwarten und waren daher selbst zu geringen finanziellen Opfern wenig geneigt. Am 3. März teilte Pfordten, der bayrische Ministerpräsident, dem hannoverschen Geschäftsträger von dem Knesebeck eine Note[40]) mit, die auf längere Zeit Grundlage der bayerischen Einstellung zur Flottenfrage geblieben ist und der die anderen Binnenstaaten sich vielfach anschlossen. Bayern erklärte ohne finanzielle Beteiligung der Großmächte den auf Bayern entfallenden matrikularmäßigen Anteil an den Ausgaben für die Nordseeflotte für unerschwinglich. Man wußte in München sehr genau, daß eine Hoffnung auf matrikularmäßige Beteiligung der Großmächte damals nicht mehr bestand, höchstens noch eine auf Stellung von Kontingenten aus den eigenen Flotten. Hätte sie sich wider Erwarten doch erfüllt, dann wäre die Belastung für Bayern geringfügig gewesen. Allerdings erklärte sich Bayern bereit, auch ohne die finanzielle Beisteuer der Großmächte für die Flotte beizutragen, aber, wie es hieß: unter geeigneten zu vereinbarenden Modalitäten. In dieser Fassung lag nun wieder die Ablehnung gleichmäßiger matrikularmäßiger Beiträge und die Forderung, daß die Küstenstaaten, weil sie stärker an der Flotte interessiert seien, auch erheblich höhere Lasten und Opfer, also ein Präzipuum übernähmen. An diese geringen

[40]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/47. Pfordten an Knesebeck, 3. 3. 51.

Opfer, die Bayern auf sich nehmen wollte, knüpfte Pfordten außerdem die wohl kaum erfüllbare Forderung nach einem näheren Anschluß Norddeutschlands an den Süden hinsichtlich der Bestrebungen für eine allgemeine deutsche Zoll- und Handelseinigung. Das bedeutete den Versuch, wenn er überhaupt ernst gemeint war, die freihändlerische und deshalb preußenfreundliche Zoll- und Handelspolitik Hannovers der mittelstaatlichen Handelspolitik, die schutzzöllnerisch und preußenfeindlich eingestellt war und die österreichischen Pläne einer mitteleuropäischen Zoll- und Handelseinigung unterstützte, dienstbar zu machen. Pfordten hat es in unzähligen Gesprächen mit Knesebeck und in vielen Noten oft wiederholt: eine Nordseeflotte soll dem gemeinsamen deutschen Interesse dienen, vor allem dem gemeinsamen deutschen Handel; dieser deutsche Handel ist aber gar nicht vorhanden, denn noch trennen Zollschranken die Binnenstaaten von der Nordsee, noch hat sich der von Hannover geleitete Steuerverein dem Zollverein nicht angeschlossen, noch fehlt Österreich im Zollverein; solange es also eine gemeinsame deutsche Zoll- und Handelspolitik, die vom Bunde geleitet wird, nicht gibt, fehlen auch die Grundbedingungen für eine gemeinsame deutsche Flotte, deren Zweck der Schutz dieses Handels sein soll; diese Grundlage gilt es zuerst zu schaffen. Damit war also jene rein sachlich nicht ganz unberechtigte, hier aber rein politisch gemeinte Verquickung der Flotten- und der Handelsfrage klar ausgesprochen, damals vielleicht noch mehr Bemäntelung der deutlichen Abgeneigtheit in der Flottensache als der Versuch, über die Flotte zu einer bayrischen Lösung im Zollvereinsstreit zu gelangen. Versuche dieser Art im kleinen hat Pfordten freilich schon damals unternommen. So drückte er bei einer Unterredung im Mai 1851 Knesebeck seine große Unzufriedenheit darüber aus,[41]) daß Hannover in der Dresdener III. Kommission so sehr der mittelstaatlich-österreichischen Handelspolitik zugunsten Preußens opponiere, und forderte für eine flottenfreundliche Haltung Bayerns die hannoversche Unterstützung in der Handelsfrage. Einen ähnlichen Versuch, Zugeständnisse in der Flottenfrage als Handelsobjekt auf anderen Gebieten zu benutzen, hatten die Binnenstaaten schon vorher auf der Dresdener Konferenz gemacht, als sie für Zustimmung

[41]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1d. Bericht Knesebecks, 8. 5. und 14. 5. 51.

zu der von Hannover vergeblich geforderten Zweidrittel-Mehrheit für Marinebeschlüsse dieselbe Beschlußart auch für Zoll- und Handelsdinge verlangten. Hier wie auch sonst zeigte sich deutlich, daß die Binnenstaaten den deutschen Seefragen kein Interesse entgegenbrachten. Aus ihren Reihen kam in Dresden der Zweifel, ob die Nordseeflotte überhaupt Eigentum des Bundes sei. Man leitete solche Behauptung her aus der ungesetzmäßigen Gründung der Flotte. Damit kam die „deutsche Flotte" in eine Lage, in der sich sonst wohl nirgends eine Kriegsmarine befunden hat: von niemandem anerkannt zu sein und niemandem zu gehören. Die Binnenstaaten hofften, mit dieser seltsamen Rechtsdeduktion um die Pflicht der Nachzahlung der Matrikularbeiträge von 1848 herumzukommen.

Auch Österreich zeigte eine zwar nach außen freundlichere, im ganzen aber doch keine andere Haltung als die Binnenstaaten, auch Österreichs Interessen lag der Schutz der deutschen Nordseeküste und des Nordseehandels sehr fern, auch Österreich erkannte die Eigenschaft des Bundeseigentums an der Flotte nicht an. Wenn es im Sommer 1850 für die Unterhaltung der Nordseeflotte einen namhaften Vorschuß gegeben hatte, dann nur, um einen Übergang der Flotte an die Union zu hindern. Allerdings trat Österreichs mangelndes Flotteninteresse damals weniger stark hervor als die Flottenfeindschaft Preußens oder Bayerns, so wenig, daß Preußen und Hannover einmal zur gleichen Zeit an eine der ihrigen entsprechende Haltung Österreichs glauben konnten. Aber Österreich war auch vorerst finanziell weniger an einer baldigen Lösung der Flottenfrage interessiert als Preußen, da es ja keine Beiträge für die Flotte gezahlt hatte und nur durch seine Vorschüsse an der Flotte beteiligt war. Den unentwegten Bemühungen des hannoverschen Gesandten Graf Platen gegenüber hat Schwarzenberg anfangs eine äußerlich freundliche Haltung eingenommen, doch stets betont, daß Österreich keinen Heller mehr für die Flotte zahlen würde, und daß er an Erhaltung der Flotte nicht glaube, da die Binnenstaaten nicht zahlen würden. Gelegentlich versuchte er, für die Unterstützung der hannoverschen Flottenabsichten ein Eintreten Hannovers zugunsten der österreichischen Handelspolitik zu erkaufen und hatte einmal auch einen kleinen Erfolg damit. Im ganzen erscheint seine Haltung als die eines damals sehr geringen Interesses an der Nordseeflotte, vor allem seit

dem Scheitern Mitteleuropas in Dresden. Er hätte sich für eine Nordseeflotte, die von den Nordseestaaten allein oder von allen deutschen Staaten außer den Großmächten getragen wurde, wohl gewinnen lassen. Sowie ein Beitrag Österreichs gefordert wurde, hätte er abgelehnt. Bruck allerdings, der österreichische Handelsminister und geniale Vorkämpfer eines mitteleuropäischen Wirtschaftsreiches, spannte auch die Nordseeflotte in den großartigen Bau seiner Gedanken. Am 18. 2. 1851 ließ er in der „Austria" einen Aufsatz erscheinen, der die Notwendigkeit des Handelsschutzes an der Nordsee vom Mitteleuropagedanken her herausstellte und besonders die Vorteile der süddeutschen Industrie durch Stärkung und Schutz des hanseatisch-deutschen Handels betonte. Sein Vorschlag lief hinaus auf Bildung einer großdeutschen Bundesflotte in drei Abteilungen oder Kontingenten dieser Bundesflotte entsprechend den drei deutschen Meeren, auf Grundlage einer großdeutschen Handelsmarine. Eine Flotte im direkten Bundeseigentum schien auch ihm angesichts der jetzigen Bundesverfassung undurchführbar. Die Matrikularbeiträge aller deutschen Bundesstaaten sollten dann zu drei gleichen Teilen auf die drei Geschwader verteilt werden. Zum Schluß wurde Österreichs Interesse an solcher Flotte noch einmal zusammengefaßt: wenn die Hanseaten für den mitteleuropäischen Wirtschaftsblock einträten, wenn die mitteleuropäische Handelseinigung erkämpft würde, müßte Österreich das allergrößte politische und wirtschaftliche Interesse an solchem maritimen Organisationsplan nehmen. Daß Bruck zu diesem Gedanken von seinem Frankfurter Bekannten Duckwitz angeregt wurde, bleibt unwichtig. Entscheidend ist, daß Bruck diese Idee aufnahm.[42]) In den letzten Motiven bleibt freilich ein fundamentaler Unterschied: für Duckwitz war die Erhaltung der Flotte Selbstzweck, für Bruck nur ein Teil Mitteleuropas. Er hat daher ebenso wie Schwarzenberg, als Platen auch ihn für die hannoverschen Bestrebungen zu gewinnen suchte, ein Entgegenkommen gegenüber den österreichischen Handelsplänen verlangt und den Bestand einer Flotte von dem Zustandekommen eines mitteleuropäischen Schiffahrtsbundes abhängig gemacht.[43]) Ohne Mitteleuropa war für Bruck die Nordseeflotte ohne Interesse. Noch ein zweiter Österreicher trat damals mit

[42]) Vgl. Bär, S. 146 f.
[43]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1c. Schele an Münchhausen, 10. 4. 51.

einem eigenen Flottenplan hervor,[44]) den er in die Hände Schwarzenbergs und anderer führender österreichischer Persönlichkeiten und auch nach Hannover und München gelangen ließ, Jochmus, der erste und einzige Reichsmarineminister 1849 und österreichischer General. Er kam nicht wie Duckwitz und Bruck vom Wirtschaftspolitischen her, sondern vom Militärpolitischen. Er gehörte, wahrscheinlich auf Grund seiner Feldzugserfahrungen im Orient und Mittelmeer, wie auch Moltke zu den wenigen Militärs, die damals in Deutschland den hohen Wert einer Flotte für den Krieg und besonders für Küstenoperationen erkannten. Er wollte das Bundesheer von 500 000 Mann auf 450 000 vermindern und mit den Ersparnissen eine starke Flotte unterhalten lassen. Als er seinen Plan niederschrieb, hoffte er mit brennendem Herzen noch von den Dresdener Konferenzen Bildung eines politisch, wirtschaftlich und militärisch kraftvollen und einheitlichen Mitteleuropa oder, nach seinem eigenen Ausdruck, Austrogermanien, und so wollte er die austrogermanische Flotte denn der Verfügung der Zentralgewalt analog dem Bundesheer als Kontingentsflotte unterstellen: Österreich sollte die Adriaflotte befehligen und verwalten, Preußen die Ostseeflotte, eine Unterbehörde der Zentralgewalt direkt die Nordseeabteilung. Freilich ist diesem Plan wie auch dem von Bruck der Einfluß auf die österreichische Politik im ganzen versagt geblieben. Beide Pläne haben für uns aber insofern Bedeutung, als sie zeigen, welche Möglichkeiten in der österreichischen Regierung und Diplomatie erwogen worden sind, und weil sie Vorläufer des österreichischen Flottenplans vom September 1851 darstellen.

Der einzige Freund, den die Nordseeflotte gehabt hat, war die Gruppe der Nordseestaaten. Durch die zweifache dänische Blockade 1848/49 hatte man bitter am eigenen Leib erfahren müssen, was Schutzlosigkeit zur See bedeutet. Politisch führend in dieser Gruppe war Hannover, geistig der kluge und nüchterne Flottengründer Arnold Duckwitz. Duckwitz machte Anfang Januar 1851 in Hannover aufmerksam auf die nahe Gefahr einer Selbstauflösung der Flotte, er regte den Plan der drei Flotten-Abteilungen an, den Bruck übernahm, er lockte in Wien mit dem mitteleuropäischen Handelsbund,[45]) in Berlin mit Preußens

[44]) Vgl. Jochmus, Bd. IV, S. 59 ff.
[45]) Sta. Bremen, M. 4. d. 6. Duckwitz an Bruck, 9. 2. 51.

deutscher Führerschaft[46]) und auch auf Hannovers Wünsche wußte er alles klug abzustimmen. Er ließ seinen Plan auf verschiedenen Wegen zu den führenden Staatsmännern gelangen. Sein Plan wurde von Hannover, wo man seine Sachkenntnis außerordentlich hoch schätzte, zum eigenen gemacht und bei den Binnenstaaten vertreten. Duckwitz propagierte seine Pläne schließlich selbst in der „Augsburger Allgemeinen Zeitung".[47]) Er tat auch sonst alles zur Rettung der Flotte. In Hannover war man währenddes nicht müßig. Es ist behauptet worden,[48]) daß Hannover durch seine dynastischen Beziehungen zu England, dem schärfsten Gegner einer deutschen Flotte, veranlaßt worden sei, Preußen bei der Gründung der ersten deutschen Seemacht besondere Schwierigkeiten zu bereiten. Soweit dies diese Arbeit berührt, muß dem widersprochen werden: einmal schon, weil die Bezeichnung Preußens als Flottengründer ungerechtfertigt ist, vor allem aber, weil sich nirgends englischer der Flotte nachteiliger Einfluß in Hannover nachweisen läßt. Vielmehr trat Hannover im eigensten Interesse energisch für Gründung einer deutschen Flotte ein und suchte schon seit April 1848 durch Schritte beim Bundestag und durch Zusammenschluß der Nordseestaaten unter seiner Leitung in der Marinesache die Führung an sich zu reißen.[49]) Auch jetzt sprachen Platen und Knesebeck, die hannoverschen Gesandten in Wien und München, dort immer von neuem zugunsten der hannoverschen Flottenpolitik vor, freilich im ganzen vorerst ohne rechten Erfolg. Man wollte in Hannover die Nordseeflotte möglichst als Bundesflotte im Bundeseigentum erhalten sehen, einmal, weil dann die Unterhaltung vom ganzen Bunde getragen wurde, während die Nordseestaaten allein finanziell viel zu schwach dazu waren, dann, weil auf diese Weise und vor allem, wenn Hannover ein maßgebender Einfluß in Befehl und Verwaltung eingeräumt werden würde, die Gefahr einer preußischen oder preußisch beeinflußten Nordseeflotte eingedämmt werden konnte. Das ist überhaupt ein Grundzug der hannoverschen Flottenpolitik gewesen: die Angst vor einer preußischen Suprematie in Norddeutschland. Man hat im hannoverschen Außenministe-

---

[46]) Sta. Bremen, M. 4. d. 6. Duckwitz an Hesse, 25. 3. 51.
[47]) „Allgemeine Zeitung", 20. 2. 51, Beilage zu Nr. 51.
[48]) Leibrock, S. 20.
[49]) Neumann, S. 53.

rium den Druck der dreiseitigen Umklammerung durch Preußen stets sehr schmerzhaft empfunden und glaubte, Preußen habe die Absicht oder den Drang, Hannover sich einzuverleiben. Wäre es Preußen gelungen, Hannover durch die preußische Vorherrschaft auf der Nordsee nun auch noch von der vierten Seite her militärisch, politisch und wirtschaftlich zu umfassen, dann wäre Hannover völlig Preußens Vasall geworden. Man fürchtete, Preußen wolle die Auflösung der Flotte nur, um die Schiffe billig zu erwerben und dann in Brake oder an der Jade eine preußische Marinestation zu errichten. Darum hat Hannover stets daran festgehalten, daß die Flotte in irgendeinem Verhältnis zum Bunde stehen sollte, darum suchte es die Gefahren einer Auflösung der Flotte für seine politische Selbständigkeit durch deren Erhaltung zu umgehen, ja man hätte im hannoverschen Außenministerium die Verbrennung der Schiffe einer Auflösung und Erwerbung der Schiffe durch Preußen vorgezogen.[50]) Immer wieder hat Hannover gerade dieses auch Österreich, die Binnenstaaten und den ganzen Bund bedrohende Moment in Wien und den Königreichen vorstellen lassen. Dort aber war man von der Größe solcher Gefahren nicht recht überzeugt. So beschränkte sich der Erfolg der allseitigen hannoverschen Werbungen auf die Nordseestaaten. Bremen war ja durch Duckwitz von vornherein sicher, und wenn Bremen voranging, mußte Hamburg mit. Auch Oldenburg war an der Flotte stark interessiert, allerdings, wie man in Hannover wußte, im Hinblick auf Preußen nicht ganz zuverlässig. Als immer neue niederschmetternde Nachrichten über die Flottenaussichten von Dresden eintrafen, berief dann Hannover zum 6. 5. eine Konferenz der vier Nordseestaaten nach Hannover,[51]) um dort sich über ein gemeinsames Vorgehen am erneuerten Bundestag zu verständigen. In Hannover wünschte man anfangs die Flotte durch vorschußweise Übernahme der Kosten für die Übungsfahrt zu „konservieren", bis die Aussichten für ihre Erhaltung günstiger geworden seien und dachte mitunter wohl auch an eine einstweilige oder dauernde Erhaltung der Nordseeflotte durch die Nordseestaaten allein, falls diese als Bundesflotte nicht beibehalten werden würde. Da aber Bremen und vor allem Ham-

[50]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1d. Notatum Münchhausen, 28. 4. 51. Bessell, Bremerhaven, S. 379.

[51]) Erdmann, S. 780—86.

burg und Oldenburg die Flotte nicht allein erhalten zu können glaubten und, um nicht selbst überbelastet zu werden, zu wesentlichen Opfern nur bereit waren, wenn die Nordseeflotte Bundesflotte bliebe, gab Hannover ihren Wünschen nach; man einigte sich am 6. 5. darauf, daß Hannover einen Antrag entweder auf Anerkennung als Bundeseigentum, eine Eigenschaft, die ihr seit Dresden ja bestritten wurde, oder direkt als organische Einrichtung stellen, zugleich der Bundesversammlung eine entsprechende Denkschrift überreichen und beides durch die Gesandten der vier Staaten unterstützen lassen solle. Von einer Vorschußleistung der Nordseestaaten wollte man erst nach Anerkennung des Bundeseigentums etwas wissen. Zu einem Präzipuum der Nordseestaaten würde man sich nur ungern entschließen. Damit war als nächstes Ziel der Nordseestaaten die Anerkennung als Bundeseigentum, also die Pflicht des Bundes zu matrikularmäßigem Unterhalt herausgestellt, als Hauptziel die Anerkennung als organische Einrichtung. Da nun organische Einrichtungen nach der Bundesverfassung nur durch Einstimmigkeit beseitigt werden können, hätte das die völlige Sicherung der Flotte für immer bedeutet. Das Veto der Nordseestaaten konnte jeden eventuellen Auflösungsversuch verhindern. In diesem Sinne war also Hannover die Verständigung unter den Nordseestaaten gelungen. Es hat dann durch weitere Bemühungen bei Mecklenburg, Schaumburg, Braunschweig und Lübeck wenigstens den Anschluß der beiden letzten an die hannoversche Flottenpolitik erreicht. So lagen für Hannover die Dinge, als der erneuerte Bundestag seine Arbeit begann.

## Die Flottenfrage in den Anfängen des erneuerten Bundestages.

Die erste wichtigere Frage, die dem nunmehr erneuerten Bundestage vorgelegt wurde, war die Flottenfrage. Preußen und Hannover hatten zwar beide wegen der Dringlichkeit der Sache die Entscheidung gleich in den ersten Sitzungen im Mai herbeiführen wollen. Dies wurde aber dadurch verhindert, daß die Bundesversammlung zu ihrer geschäftlichen Einrichtung, die Gesandten zu ihrer Orientierung und Hannover zur Herstellung einer Einigung unter den Nordseestaaten eine gewisse Zeit be-

nötigten. Auch die Angst vor dem Skandal einer Auflösung wirkte sicherlich wieder mit. Um das zu verstehen, muß man sich die allgemeine Lage vergegenwärtigen: die Lösung der deutschen Frage völlig gescheitert, die Einigkeit der Großmächte notdürftig wiederhergestellt auf Grundlage des alten vormärzlichen Bundestages, den die Nation 1848 zum alten Eisen getan und dessen Auferstehung 1851 sie mit Erbitterung und Verzweiflung erlebt hatte. Man fürchtete in Frankfurt mit Recht, daß schon die geplanten Reaktionsmaßnahmen gegen die Märzerrungenschaften Verfassung, Pressefreiheit u. a. den Bundestag erheblich belasten würden. Den Vertretern der Mächte am Bundestage mußte deshalb daran liegen, den schlechten Ruf des Bundestages nicht noch unnötig zu vermehren, indem sie ihr Werk mit der Vernichtung einer Anstalt begännen, die einst von der Begeisterung der Nation getragen war. Auch die kleineren Regierungen, die auf die Wünsche der öffentlichen Meinung wesentlich mehr Rücksichten zu nehmen hatten als jetzt Preußen und Österreich, fürchteten von einer Auflösung der Flotte für die begonnene Reaktion vermehrte Schwierigkeiten in Presse und Kammer. Man glaubte in diesen Anfangstagen der Reaktionszeit noch immer ein letztes Zittern des Bodens von den furchtbaren Erdstößen von 1848 her zu verspüren. Allgemein wurde als gewiß angenommen, daß im kommenden Frühjahr 1852 eine zweite Revolution ausbrechen werde. Dieser Unsicherheit allein hatte Hannover es zu verdanken, wenn es ihm gelang, auch jetzt eine Auflösung zu verhindern. Denn Preußen wollte diese damals und auch die Binnenstaaten wären nicht abgeneigt gewesen, fürchteten aber die Entscheidung und das Odium der Schuld.

Noch ein anderer Umstand hat den hannoverschen Bemühungen wesentlich Vorschub geleistet, die Flottenfreundlichkeit des Präsidialgesandten Graf Thun. Thun hat durch seine Haltung auch später noch, als schon längst direkt entgegengesetzte Instruktionen aus Wien vorlagen, vielfach den Eindruck erweckt, als ob Österreich eigentlich für Beibehaltung der Flotte einträte, und damit und durch seine flottenfreundliche Geschäftsführung die Bemühungen des preußischen Gesandten von Rochow stark gehemmt. Rochow selbst, der von einer Nachgiebigkeit in der Flottensache moralische Eroberungen am Bunde erhoffte und so milde auftrat, daß er mehrfach das Lob seiner Kollegen

in deren Berichten dafür erhielt, war nicht der Mann, der die Flottensache im preußischen Sinne energisch vorwärtstrieb.[52]) Nichts bezeichnet wohl besser den menschlichen und charakterlichen Gegensatz Rochows und seines großen Nachfolgers als die Tatsache, daß bereits zu derselben Zeit, als Rochow zur Nachgiebigkeit mahnte, der junge Legationsrat v. Bismarck Manteuffel schreibt,[53]) Preußen habe Erfolge in der Flottenangelegenheit weniger von der guten Gesinnung seiner Freunde als von einem unbeirrten Beharren auf seinen Entschlüssen zu erwarten; Nichtzahlung sei das einzige Mittel dazu.

Am 11. Juni kam die Flottensache zum erstenmal am Bundestag zur Sprache.[54]) Schele, der hannoversche Gesandte, stellte den Antrag, die Bundesversammlung möge die Nordseeflotte als Bundeseigentum anerkennen und einen Ausschuß errichten, der einen Beschluß über Beibehaltung oder Auflösung und über die Art einer eventuellen Auflösung vorbereiten sollte. Dieser Antrag entsprach den Verabredungen vom 6. Mai. Zugleich wurde eine Denkschrift überreicht, die die stets festgehaltene hannoversche Rechtsauffassung enthielt, daß die Nordseeflotte in rechtskräftiger Weise als Bundesflotte gegründet und daher bereits Bundeseigentum und organische Einrichtung sei, also auch nur durch einstimmigen Beschluß aufgelöst werden könne. Demgegenüber beantragte Preußen, zuerst einmal und sofort zu beschließen, ob man denn überhaupt die Flotte beibehalten und den Unterhalt übernehmen wolle. Preußen schob damit die langwierige Streitfrage über die Vergangenheit und Rechtszugehörigkeit der Flotte beiseite und wünschte vorerst eine schnelle Entscheidung über die zunächst praktisch wichtigste Frage in der Hoffnung, so die Auflösung am leichtesten durchsetzen zu können. Daneben beantragte Preußen Wahl eines Fünferausschusses, der eine schnelle Durchführung des zu fassenden Beschlusses vorbereiten sollte.

Zwei Tage später fiel die Entscheidung.[55]) Statt einen der beiden Anträge anzunehmen, wählte man einfach einen aus Österreich und Preußen, Bayern, Hannover und den Hanse-

[52]) Poschinger, Preußens auswärtige Politik, Bd. I, S. 198. Rochow an Manteuffel, 28. 6. 51. Ebenso S. 200 ff. Rochow an Manteuffel, 2. 7. 51.

[53]) G.W. I, S. 22. Bismarck an Manteuffel, 5. 7. 51.

[54]) B.Prot. 1851, § 46.

[55]) B.Prot. 1851, § 50.

städten bestehenden Ausschuß, der über beide Anträge Gutachten erstatten sollte. Das bedeutete für Hannover insofern einen Teilerfolg, als wenigstens die von Preußen gehoffte Auflösung verhindert wurde, für Preußen, das sofortige Entscheidung wollte, eine Niederlage. Beigetragen zu diesem Ergebnis hatte vor allem die allgemeine Angst vor dem Skandal der Auflösung.

Es ist klar, daß solch Ergebnis bei einer energischeren Haltung Rochows und vor allem bei einem eindeutigen Eintreten Österreichs für die Auflösung unmöglich gewesen wäre. Gerade Österreich aber hatte seine bisherige ziemlich passive Haltung mehr der flottenfreundlichen Seite genähert. Am 27. 4. hatte Prokesch, der österreichische Gesandte in Berlin, unter Betonung der Dringlichkeit einer Flottenentscheidung um Auskunft über Preußens Absichten gebeten.[56]) Manteuffel sprach darauf am 1. 5. die Erwartung eines baldigen Bundesbeschlusses aus,[57]) wobei er wirklich nur an einen Auflösungsbeschluß dachte, und wünschte eine österreichisch-preußische Vereinbarung über gemeinsames Vorgehen. Auf eine Antwort hat er sehnlich, aber vergeblich gewartet, denn Schwarzenberg wollte gar nicht, wie Manteuffel voraussetzte, die Auflösung. Ende April hatte er Erkundigungen über die hannoversche Flottenpolitik einziehen lassen. Die hannoverschen Bemühungen und daneben Thuns unausgesetzter Einsatz für Erhaltung der Flotte brachten Schwarzenberg dahin, daß er am 21. 5. Thun gegenüber sein Einverständnis mit einer Kontingentsflotte, mit Beteiligung der Binnenstaaten am Nordseegeschwader und mit Verleihung der Bundesflagge Schwarz-Rot-Gold erklärte.[58]) Die Anerkennung der Flotte als Bundeseigentum, also eine Mitbeteiligung Österreichs an der Last, dem Thun nicht abgeneigt war, lehnte er allerdings nach wie vor ab. Schwarzenberg befürchtete, Preußen werde durch die Auflösung die Flotte in seine Hand bringen und wünschte daher, wie er am 26. 5. Thun mitteilte,[58]) österreichischerseits das selbständige Zusammenwirken der Nordseestaaten zu fördern, aber ohne den Schein einer Mißgunst gegen Preußen. Auch jetzt noch trat Österreich nicht ganz deutlich hervor. So lief es der österreichischen Politik nicht völlig entgegen, wenn Thun sich am 2. 6. seinem Chef gegenüber ein-

[56]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6 v. 9. Prokesch an Manteuffel, 27. 4. 51.
[57]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6 v. 9. Manteuffel an Prokesch, 1. 5. 51.

deutig für die hannoverschen Anträge einsetzte[58]) und am 13. 6. durch seine Abstimmung und dann durch die Ernennung des Hannoveraners Schele zum Berichterstatter des neugegründeten Flottenausschusses in diesem Sinne handelte. Auch sein Verhalten in der erneut auftauchenden Unterhaltsfrage wird in Wien anfangs kaum mißbilligt worden sein.

Inzwischen war, da man es zu einer definitiven Entscheidung nicht hatte kommen lassen und da die Dresdener Umlage nur für das erste Halbjahr berechnet war, die Frage der weiteren Aufbringung der Unterhaltskosten für die Flotte brennend geworden. Am 21. Juni beantragte der Kassenausschuß eine neue halbjährige Vorschußumlage von u. a. 532 000 Gulden für die Marine.[59]) Hierbei kam es zwischen den Bundesgenossen zu einem unerfreulichen Prinzipienstreit. Vor allem Preußen, das bisher die Dresdener Umlage noch nicht gezahlt hatte und durch die dauernde Verschleppung der Entscheidung verärgert sein mußte, war nicht bereit, sein Geld zur erneuten Verschiebung der Entscheidung herzugeben. Es verlangte vielmehr, daß der Flottenunterhalt vorerst aus den Rückständen besonders der Binnenstaaten von 1848 her bestritten werde. Aber gerade dies suchten diese Staaten ja zu verhindern. So beschlossen sie, auch gereizt über Preußens schroffes Auftreten, am 8. 7. mit Stimmenmehrheit die Umlage gegen Preußens Forderung, gegen die sie sich in langatmigen Erklärungen verwahrten, und unter denselben Vorbehalten wie in Dresden.[60]) Gegen diesen Versuch, Preußen zu majorisieren und zur Zahlung zu zwingen, erhob Rochow am 30. 7. ausdrücklich Protest[61]) und bestritt die Berechtigung der Bundesversammlung zu Mehrheitsbeschlüssen, solange die Flotte noch nicht als Bundeseigentum anerkannt sei. Thun gab im Einverständnis mit der Mehrheit eine Gegenerklärung ab, die dem Bunde die Kompetenz zuerkannte. Beide Erklärungen aber lagen im Sinne der allgemeinen Politik ihrer Regierungen: Preußen wünschte sich dem Bunde gegenüber in jedem Fall ein Veto zu sichern und den Bund möglichst schwach zu halten, Österreich erstrebte die Kräftigung des Bundes und eine Majorisierung Preußens. Beide Erklärungen

---

[58]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Erlasse vom 21. u. 26. 5. 51. Thuns Bericht, 2. 6. 51.

[59]) B.Prot. 1851, § 51.

[60]) B.Prot. 1851, § 64.

[61]) B.Prot. 1851, § 99.

rührten damit an die Grundlage des Bundes überhaupt. Wenn dieser Gegensatz damals keine weiteren Folgen gehabt hat, dann deshalb, weil die Flottenfrage im Sommer 1851 nur ein rein finanzielles, politisch aber geringes Gewicht beanspruchen konnte und weil sich auch die Beziehungen zwischen den beiden Großmächten jetzt recht freundlich gestalteten. Ja, wenn nicht der preußische Finanzminister von Rabe jede weitere Zahlung abgelehnt hätte, hätte Manteuffel dem Drängen Rochows nachgegeben und den preußischen Beitrag geleistet. Eine Begleiterscheinung dieser guten Beziehungen und ein Ausdruck des Versuches, wie im alten Bundestag alle Dinge zuerst zwischen Österreich und Preußen zu regeln, war es auch zweifellos, wenn jetzt zwischen Österreich und Preußen eine Einigung über die Flottensache zustande kam.

Was Schwarzenberg bewogen hat, auf Preußens Wünsche einzugehen, bleibt im dunkeln. Sicherlich sah er ein, daß Hannovers Bemühungen bei den Binnenstaaten doch nicht von Erfolg sein würden, und wünschte daher, um nicht unnütz österreichische Gelder zu opfern, eine schnelle Liquidation der ganzen Angelegenheit. Auch erhoffte er von einem österreichischen Anteil bei Verteilung der Schiffe Entschädigung für die gegebenen Vorschüsse und erblickte daneben in der von Hannover erstrebten Anerkennung der Flotte als Bundeseigentum eine Gefahr für Österreichs finanzielle Interessen. Schwarzenberg suchte damals allgemein ein freundlicheres Verhältnis zu Preußen. So ließ er denn am 5. 7. in Berlin erklären,[62]) Österreich stände rechtlich auf demselben Boden wie Preußen und anerkenne eine Verpflichtung zur Leistung der Vorschußumlage nicht, empfehle aber die Zahlung aus praktischen Erwägungen. Wenn Thun also am 30. 7. Protest gegen Preußens Rechtsauffassung erhob, handelte er damit gegen seine Instruktionen, denn schon im Laufe des Juli hatten sich in direkten Verhandlungen zwischen Wien und Berlin beide Regierungen über die Anträge, die zur Auflösung führen sollten, geeinigt. Diese Anträge wurden trotz aller Gegenbemühungen Thuns in Wien am 23. 8. im Flottenausschuß eingebracht, und gerade Thun mußte sie stellen und verteidigen. Österreich und Preußen wünschten eine vorläufige Zurückstellung der grundsätzlichen

---

[62]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6 v. 9. Prokesch an Manteuffel, 5. 7. 51.

Rechtsfragen, ob die Flotte Bundeseigentum und organische Einrichtung sei, beantragten aber jetzt offiziell die Nichtbeibehaltung der Nordseeflotte als Bundeseigentum. Drei Sachverständige sollten die Höhe der Kostenbeiträge für eine mit Ausnahme der Großmächte von allen übrigen deutschen Staaten getragene Nordseeflotte ermitteln, und dieser Nordseeflottenverein deutscher Staaten sollte in Kürze zustande kommen und die Flotte übernehmen oder die Auflösung folgen.[63]) Diese Anträge waren für die Nordseestaaten ein Blitz aus heiterem Himmel. Zuerst im Juni und Juli hatten die Ausschußberatungen einen so hoffnungsvollen Verlauf genommen — Preußen war isoliert und Thun trat lebhaft für Hannover ein. Dann hatten die Ausschußberatungen eine Zeitlang geruht und man ahnte auf hannoverscher Seite richtig, daß dies auf irgendwelche Vorgänge zwischen Wien und Berlin zurückzuführen sei, aber mit einem solchen Schlag hatte man nicht gerechnet. Schele war völlig im Recht, wenn er Thun und Rochow in der Sitzung vom 23. 8. erregt entgegenwarf, diese Anträge bedeuteten praktisch den Tod der Flotte und seien außerdem so abgefaßt, daß die Schuld an der Auflösung den übrigen Staaten aufgeladen würde. Zwar erhielt ein Vermittlungsvorschlag Scheles, von der Erörterung aller grundsätzlichen Fragen, auch der Nichtbeibehaltung der Nordseeflotte, abzusehen und drei Sachverständige über die praktische Einrichtung einer von allen übrigen deutschen Staaten außer den Großmächten unterhaltenen Nordseeflotte und deren Verhältnis zum Ostsee- und Adriageschwader zu hören, im Ausschuß die Mehrheit. Schele hatte so wenigstens im Ausschuß einen Antrag auf Auflösung verhindert, aber an einen Erfolg seiner Bemühungen mochte er selbst kaum glauben. Als am 6. 9. Thun in der Bundesversammlung die Abstimmung eröffnete,[64]) war auf die Auflösung der Flotte mit Sicherheit zu rechnen. Es wirkte daher allgemein wie eine Sensation, als dieser Tag mit einer Annahme des von Schele vorgeschlagenen Mehrheitsantrages, also mit einer erneuten Verzögerung der Entscheidung und einer preußisch-österreichischen Niederlage, endete. Hannover hatte zwar seinen Wunsch nach Anerkennung und Beibehaltung der Nordseeflotte als Bundeseigentum nicht durchsetzen können, aber doch eine

[63]) Ausschußverhandlungen und Abstimmung in B.Prot. 1851, § 142.
[64]) Abstimmung in B.Prot. 1851, § 142.

Auflösung verhindert. Die Entscheidung hatten die Binnenstaaten gegeben, wieder nur aus Angst vor dem Auflösungsskandal. So war der Sommer ohne Entscheidung dahingegangen und das einzige Ergebnis war eigentlich nur dies, daß durch Hannovers Eingehen auf Beratung einer Bildung der Nordseeflotte allein durch das „dritte Deutschland" der Gedanke einer Nordseeflotte im Bundeseigentum als endgültig erledigt gelten durfte. Gerade dies gefährdete aber die Aussichten für die Flotte von neuem, da die Binnenstaaten, die selbst möglichst wenig belastet zu werden wünschten, und sogar fast alle Regierungen der Nordseestaaten außer Hannover nur für eine Flotte im Bundeseigentum eintraten, um die Hauptlast auf die Großmächte abzuwälzen. Die Beiträge für einen Nordseeflottenverein des „dritten Deutschland" schienen ihnen unerschwinglich oder doch kaum tragbar.

## Flotte und Septembervertrag: Der Dreikontingentsplan.

Der friedliche Zustand, in dem sich die deutsche Politik den Sommer über befunden hatte, wurde am 7. 9. jäh unterbrochen. Im sogenannten Septembervertrag gelang es Preußen, gegen außerordentlich hohe Zugeständnisse Hannover und später Oldenburg dem Zollverein zu gewinnen und so zollpolitisch die Nordseeküste zu erreichen.[65]) Der Vertrag hat für die damalige deutsche Politik entscheidende Bedeutung gewonnen: An ihm richteten sich die zerschlagenen kleindeutschen Sympathien für Preußen wieder auf, durch ihn gewann Preußen selbst wieder Vertrauen zu sich. Er war der erste politische Sieg Preußens nach Olmütz, ein schwerer Schlag für die Bestrebungen der österreichisch-deutschen Handels- und Zolleinigung und durch Abschluß und schnelle Veröffentlichung ohne vorherige Zustimmung der Mittelstaaten für deren Souveränitätsstolz eine kräftige Ohrfeige. Für Preußen blieb jetzt, falls die Binnenstaaten infolge der Zollkrise den Zollverein verließen, immer noch eine Brücke zwischen seinen beiden Gebietsteilen, Preußen war also von den Wünschen seiner binnenstaatlichen Zollvereinsgenossen wesentlich unabhängiger als vorher. Auch war

[65]) Vgl. u. a. darüber Meiboom, S. 33 ff.; Beer, S. 108 ff.; Gaertner, S. 145 ff.

anzunehmen, daß der Zutritt des freihändlerischen Nordwestdeutschland die Aussichten Süddeutschlands für Schutzzoll und Handelseinigung weiterhin erheblich vermindern würde. So begann in Deutschland zwischen den Regierungen und in der Öffentlichkeit der Streit um den Zollverein von neuem. Allmählich und immer stärker wurden alle anderen Fragen der deutschen Politik in den wachsenden Strudel der Zollvereinskrise hineingerissen, und besonders die deutsche Flotte wurde zum Spielball im Kampf um die handelspolitische Suprematie Deutschlands. Damit tauchten für die Flotte eine Reihe neuer Gefahren, aber auch neuer Hoffnungen und Aussichten auf.

Zu diesen neuen Möglichkeiten gehört der Gedanke einer Zollvereinsflotte oder auch einer norddeutschen Flottenkonvention, der jetzt infolge des Septembervertrages allgemein auftritt. Der Zusammenhang zwischen Flotte und Septembervertrag liegt klar vor Augen, wenn man sich vergegenwärtigt, wie eng verbunden eine rasch aufblühende moderne Volkswirtschaft, die See- und Überseeinteressen und deren Schutz durch eine Flotte besonders in den damals noch halbzivilisierten Staaten Südamerikas, Afrikas, Ostasiens und Hinterindiens gewesen sind. Jetzt, wo die Zollvereinsgrenzen die Nordsee erreichten, wo Preußen, Hannover und Oldenburg die gleiche Handelspolitik trieben, lag der Gedanke einer preußisch-hannoversch-oldenburgischen und mehr noch einer Flotte des ganzen Zollvereins schon auf Grund der neuen Gemeinsamkeit in den materiellen Interessen greifbar nahe. Auf seiten der handelspolitischen Gegner Preußens hat man diese Gefahr auch sofort erkannt. Der Graf Prokesch,[66]) Schwarzenberg selbst[67]) und Beust[68]) fürchteten etwas Derartiges, und der alte Smidt[69]) berichtet aus Frankfurt von ähnlichen Gedanken. Auch bei Bismarck stiegen die bisher sehr zurückgehaltenen Hoffnungen auf eine solche unter preußischem Einfluß stehende Nordseemarine. Er schrieb am 12. 9. 51 an den König,[70]) er hoffe, der Septembervertrag werde eine Aussicht mehr auf Verbindung der

[66]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Prokesch an Schwarzenberg, 30. 9. 51 und 25. 10. 51.

[67]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Schwarzenberg an Esterhazy, 25. 10. 51. Geheim.

[68]) Sta. Dresden Loc. 30 356 v. I. Beust an Nostitz, 14. 9. 51.

[69]) Sta. Bremen M. 4. d. 6. Smidt an Smidt, 23. 11. 51.

[70]) G.W. I, S. 45. Bismarck an König, 12. 9. 51.

Nordseeflotte mit der Ostseeflotte unter Preußens gemeinsamer Kriegsherrschaft eröffnen. Ja, ein Bericht vom selben Tag an Manteuffel wünscht Verhandlungen mit Hannover über eine eventuelle Verbindung der Nordseemarine mit der Marine Preußens im Zusammenhang mit den Verhandlungen über Anschluß des Steuervereins.[71]) Bismarck wie die Österreicher unterschätzten aber einen Faktor, der immer wieder entscheidende Bedeutung gewann, Hannovers Furcht vor Preußen. Beide glaubten angesichts der angebahnten Verständigung im Materiellen, daß Hannover sich auch politisch Preußen völlig in die Arme werfen werde. Gerade der weitere Verlauf des Flottenstreits zeigt aber Hannovers ungebrochene Empfindlichkeit gegen jede, auch die geringste Möglichkeit eines Ausbaus der preußischen Vormacht in Norddeutschland.

Immerhin hat der Schein einer möglichen preußisch-hannoverschen Flottenverständigung in Wien eine für die Flotte günstige Wendung herbeigeführt. Schwarzenberg, der erst zuletzt seine resigniert freundlich kühle Haltung gegenüber dem Nordseegeschwader in einen stärker flottenfeindlichen Kurs gelenkt hatte, vollzog unter dem Eindruck der letzten handelspolitischen Ereignisse sofort eine Schwenkung. Er stellte ein ganz neues Projekt auf, den Dreikontingentsplan, der für die Folgezeit die Grundlage der Flottenverhandlungen geworden ist. Dieser österreichische Flottenplan hielt sich natürlich im Rahmen der für Österreich günstigsten Möglichkeiten: wie bisher war auch jetzt für Österreich eine Flotte im Bundeseigentum untragbar, da es glaubte, neben dem teuern Unterhalt der eigenen Flotte nicht auch noch für eine Nordseemarine zahlen zu können, und eine direkte Unterstellung der eigenen Seemacht unter die Befehlsgewalt des Bundes hielt Österreich für unvereinbar mit seiner Stellung als europäische Großmacht. So entwickelte das kaiserliche Kabinett einen Plan, der Österreichs Finanzen nicht belastete und seine militärische Selbständigkeit nicht beeinträchtigte, den Gedanken einer dreiteiligen, analog dem Bundesheer im Kontingentsverhältnis stehenden deutschen Flotte, ein Weg, den man schon früher als den für Österreich einzig möglichen bei Errichtung einer Flotte erwogen hatte und dem auch die Pläne von Duckwitz, Bruck und Jochmus sehr nahe kamen. Österreich sollte im Frieden das Adriageschwader verwalten und unterhalten.

[71]) Bär, S. 249. Bismarck an Manteuffel, 12. 9. 51.

Preußen das Ostseekontingent, ein Verein der übrigen deutschen Staaten die Nordseeflotte. Das waren die Grundzüge des österreichischen Planes, der dann später in den Sachverständigenberatungen zu Frankfurt gründlich durchberaten und in den Einzelheiten ausgebaut wurde.

In Frankfurt ist man mit diesen Verhandlungen nicht schnell vorwärts gekommen. Man hatte entsprechend dem Beschluß vom 6. 9. die Kommission der drei Sachverständigen schleunigst einberufen wollen. Infolge eines Streites um die Person des preußischen Sachverständigen über einen Monat verzögert, begannen die Sachverständigenberatungen aber erst am 16. 10. und endigten am 10. 11. Das Ergebnis war eine Annahme und ein Ausbau des österreichischen Planes durch die Kommissionsmehrheit, während der preußische Vertreter bei den Beratungen dauernd opponierte und schließlich ein Separatvotum einbrachte. Der Mehrheitsentwurf wurde dann vom Flottenausschuß nur wenig verändert der Bundesversammlung überreicht und von dieser allgemeine Instruktionseinholung binnen drei Wochen darüber beschlossen.[72]) So war denn der österreichische Plan in geschickter Weise am Bund eingeführt worden. An der Dreiteilung der Flotte in drei Kontingente hielt man fest. Der Bund sollte im Frieden nur ein Überwachungsrecht haben, während die drei Besitzer der drei Geschwader Befehl und Verwaltung führen würden. Erst der Krieg sollte dem Bunde ein Verfügungsrecht bringen. Entscheidend für den Erfolg des ganzen Planes und das schwierigste Stück seiner praktischen Durchführung mußte aber sein, in welcher Weise man sich die Organisation der künftigen Nordseeflotte und vor allem die Höhe und Art der Kostenaufbringung für diese dachte. Es verstand sich von selbst, daß man im Jahre 1852 nicht mehr wie mitunter 1848 an eine selbständige deutsche Seemacht, sondern nur noch an eine Flotte zu Küsten- und Handelsschutz denken konnte. In diesem Rahmen wünschte man die Nordseeflotte zu bilden aus 4 Segelfregatten, 4 Segelkorvetten, 9 Dampfern und 27 Ruderkanonenbooten. Da eine Fregatte, eine Korvette, die 9 Dampfer und 27 Kanonenboote bereits fertig auf der Weser lagen, brauchten nur noch 3 Fregatten und 3 Korvetten beschafft zu werden. Die Übernahme der schon vorhandenen Nordseeflotte

[72]) Sitzungsbericht vom 25. 11., Ausschußbericht und Protokolle der Sachverständigenberatungen in B.Prot. 1851, § 231, und Beilage.

seitens des künftigen Staatenvereins wollte man ermöglichen gegen vollständige Rückerstattung der österreichischen und der Bundesvorschüsse und billige Abfindung der preußischen Ansprüche an die Weserflotte durch diesen Staatenverein. Die einmaligen Kosten für Übernahme, Neubau der fehlenden Schiffe und Hafenanlagen berechnete man auf zirka 4,6 Millionen Taler. Der Bund wäre auf diese Weise die ganze Last der Ansprüche und Auseinandersetzungen losgeworden, die sich an die bisherige Nordseeflotte knüpften, Österreichs finanzielle Forderungen hätten volle Entschädigung gefunden, die Preußens freilich nur billige Abfindung. Dagegen war man klug genug, den Sachverständigenplan nicht mit der Frage der Art der Kostenaufbringung für den jährlichen Unterhalt der Nordseeflotte zu belasten. Ob der Unterhalt matrikularmäßig, also durch g l e i c h m ä ß i g e Beiträge aller an der künftigen Nordseeflotte beteiligten Regierungen, oder mit einem Präzipuum, einer Mehrlast der stärker an der Flotte interessierten Küstenstaaten bestritten werden würde, diese heikle Angelegenheit überließ man einer Auseinandersetzung der Nordsee- und der Binnenstaaten. Die Höhe der Kosten setzte man auf etwas über eine Million Taler jährlich fest, eine Summe, die im Vergleich mit den enormen Anschlägen der Pläne von 1848 gering erscheint und die sich während der sechsjährigen Gründungsperiode, die man für den Erwerb der Schiffe und Bau der Häfen für nötig hielt, nur unbedeutend erhöhte. Zum Schluß erwähnte der Ausschußbericht die Notwendigkeit weiterer provisorischer Erhaltung der Flotte und sprach von freiwilligen Vorschüssen, auch einer neuen Vorschußumlage und notfalls von einer verzinslichen Anleihe unter Verpfändung der Schiffe.

Dieser österreichische oder, wie er sich jetzt offiziell nannte, der Frankfurter Sachverständigenplan stand durch die Ziele und Absichten, die Österreich mit ihm verfolgte, tief drin im Kampf der beiden deutschen Großmächte um die handelspolitische Vorherrschaft in Deutschland und um die Führung und Gestaltung Deutschlands überhaupt. Schwarzenbergs allgemeine deutsche Politik verfolgte ein positives und ein negatives Ziel, die beide unlösbar miteinander verbunden waren: Erringung der österreichischen Hegemonie in Deutschland durch Schaffung eines gewaltigen mitteleuropäischen 70-Millionen-Reiches, durch die österreichisch-deutsche Zoll- und Handelseinigung und durch

den Gesamteintritt Österreichs in den Deutschen Bund, daneben aber und dadurch Verhinderung der Hegemonie des preußischen Rivalen. Beide Ziele sollte jetzt auch der österreichische Flottenplan erreichen helfen. Er war darauf berechnet, sowohl Österreichs Stellung im Zollvereinsstreit von 1852 zu kräftigen wie auch die Mitteleuropaidee der Verwirklichung näher zu bringen und damit Preußens deutsches Führertum zu verhindern. Den großen Wert, den man in Wien auf einen Erfolg des österreichischen Projektes legte, zeigt die außerordentliche Energie, mit der Schwarzenberg sich unentwegt für die österreichischen Flottenbestrebungen bei den befreundeten mittelstaatlichen Höfen verwandte, und die Schnelligkeit, mit der er seinen Plan überall verbreitete.

Schon am 13. 9. ließ er nach Frankfurt die ersten Nachrichten über Österreichs neue positive Vorschläge gelangen.[73]) Thun, der bisher einen unentwegten, aber vergeblichen Kampf gegen die negative Flottenpolitik seines Chefs geführt hatte, war aus begreiflichen Gründen hocherfreut. Seine und die Bemühungen des Grafen Prokesch hatten dieser Wendung vorgearbeitet, besonders auch die von Prokesch, auf dessen Urteil Schwarzenberg sehr viel hielt. Am 28. 8. hatte Prokesch einen Bericht nach Wien abgehen lassen,[74]) der in fast genialer Weise über den Flottengedanken den gewaltigen Bogen Mitteleuropas zu spannen weiß und sicherlich auf Schwarzenberg nicht ohne Einwirkung geblieben ist. Prokesch wünscht eine Stärkung des Bundes im Materiellen, einen deutschen Handels- und Schifffahrtsbund, ein Bundeskonsularwesen, eine gemeinschaftliche Flagge, eine Bundesflotte, die ihm ein besonders wichtiger Teil Mitteleuropas zu sein scheint. Er sagt, Österreich suche den Bund überall zu stützen und zu kräftigen, nur mit seinem letzten flottenfeindlichen Verhalten habe es diese Bahn verlassen; seine, Prokeschs, Ansichten und vor allem der Wunsch, die Flotte als Bundesflotte zu erhalten, seien nur die Folgerungen aus Schwarzenbergs eigenem System und „Nur als Teil dieses Systemes hat die Flotte Wert"; heute entbehre der Deutsche draußen den Handelsschutz und damit die Gleichberechtigung unter den Völkern der Erde. Prokesch schrieb dies, bevor noch die ersten Nachrichten über den Septembervertrag durch-

[73]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Schwarzenberg an Thun, 13. 9. 51.
[74]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Prokesch an Schwarzenberg, 28. 8. 51.

gesickert waren. Da Schwarzenberg später in einer Weisung an Esterhazy selbst sagt, der österreichische Flottenplan sei vor Bekanntwerden des Septembervertrages in Wien beschlossen worden,[75]) darf man bei der Wichtigkeit, die Schwarzenberg Prokeschs Ansichten in der Flottenfrage beimaß, eine Beeinflussung Schwarzenbergs durch Prokeschs Bericht mit Sicherheit annehmen.

Freilich geht aus sämtlichen Erlassen Schwarzenbergs mit derselben Sicherheit hervor, daß der unerhörte handelspolitische Erfolg Preußens, der Septembervertrag, bei dem Entschluß Wiens zum Dreikontingentsplan oder mindestens bei dessen schneller Festlegung und Propagierung entscheidend mitgewirkt hat. Schon vor dem Septembervertrag hatte Prokesch mit erstaunlichem Klarblick die deutsche Lage Österreichs erkannt und die warnenden Worte ausgesprochen, die später bittere Wahrheit werden sollten:[74]) „Ich glaube mich nicht zu irren, wenn ich behaupte, daß, wenn Österreich in handelspolitischer Beziehung nicht die Oberhand gewinnt, die Beherrschung Deutschlands durch Preußen nur eine Zeitfrage ist." Wieviel mehr noch hatte dieser Satz jetzt n a c h dem Septembervertrag seine für die österreichischen Staatsmänner beängstigende Richtigkeit. Jetzt, wo Preußen den Fehdehandschuh hingeworfen hatte, war jede preußenfreundliche Flottenpolitik sinnlos geworden, jetzt mußte versucht werden, Hannover für Österreich zu gewinnen und den Bund, dem Preußen durch seinen handelspolitischen Sonderverein jede Arbeitsmöglichkeit auf materiellem Gebiet entzog, zu kräftigen und auszubauen und, indem man die Flottenfrage auf dem Boden des Bundes festhielt, die gefürchtete Zollvereinsflotte zu verhindern. Schwarzenberg selbst bestätigt dies alles in einer geheimen Weisung an seinen Münchener Gesandten Graf Esterhazy[75]) vom 25. 10. 51: „Wir können uns aber nicht verhehlen, ... daß die Frage des Bestandes und der Einrichtung einer Bundesmarine durch die beabsichtigte Ausdehnung des Zollvereines bis zur Nordsee eine neue Bedeutung gewonnen hat. Die preußische Regierung hat die bestimmte Absicht gehabt, keinen Taler mehr nach Frankfurt zu schicken, bis die Auflösung der Flotte in ihrem Sinne tatsächlich herbeigeführt und dadurch für Preußen das Feld frei

[75]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Schwarzenberg an Esterhazy, 25. 10. 51. Geheim.

geworden wäre, sich als den alleinigen Beschützer des deutschen Verkehres hinzustellen, im Vereine mit den Zollvereinsstaaten die Gründung einer Kriegsmarine in der Nordsee in Angriff zu nehmen und so auch in diesem neuen Bereiche den Zollverein allmählich an die Stelle des Bundes zu setzen. An den Schutz des deutschen Handels zur See würde sich, in folgerichtiger Ableitung, die Errichtung von Zollvereinskonsulaten und überhaupt die vollendete Suprematie Preußens auf dem handelspolitischen Gebiete anreihen, und mit der Verdrängung des Bundes von diesem Felde auch dessen politische Bedeutung den härtesten Schlag erleiden. Unsere Anträge in der Flottenfrage sind daher dem Berliner Kabinette zu sehr ungelegener Zeit gekommen."

Seit dem Septembervertrag richtete Österreich also seine Flottenhaltung ganz aus unter dem Gesichtswinkel einer möglichsten Durchkreuzung der preußischen Pläne. Durch die Verteilung der Seeaufgaben Deutschlands gemäß dem Dreiflottenplan erreichte Österreich zunächst ein sehr wesentliches Ziel, die bundesgesetzliche Ausschaltung Preußens aus der Nordsee. Ferner: um die Zollvereinsmarine zu verhindern, um durch die föderative mitteleuropäische Flotte eine Verschmelzung der allgemeinen deutschen materiellen Interessen anzubahnen und so indirekt dem Gedanken Mitteleuropas voranzuhelfen, lag Österreich an der s o f o r t i g e n Gründung einer Bundesflotte.[76]) Dann, wenn dies gelang, war die Gründung einer Zollvereinsflotte unmöglich, dann konnte man im Norden und überall verkünden, wie man das während der Flottenpreßfehde auch bereits getan hat: der Bund, der mitteleuropäische Gedanke, beide sind lebendig und schreiten kräftig voran; Mitteleuropa ersteht trotz aller Widerstände; Mitteleuropa allein war fähig, den Gedanken einer deutschen Flotte, den Lieblingswunsch der Nation, zu verwirklichen. Es ist klar, daß solche Propaganda, die angesichts des preußischen Erfolges sehr nötig war, schnell einsetzen und daß Preußen, von dessen Streben nach einer Zollvereinsflotte man fest überzeugt war, durch schnelle Erledigung der Sache die Möglichkeit genommen werden mußte, Österreichs Pläne seinerseits zu durchkreuzen und den Zollvereinsgedanken durch eine Rettung der Flotte in Gestalt

[76]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Schwarzenberg an Kuefstein, 2. 11. 51.

der Zollvereinsmarine zu kräftigen. Je länger der Flottenstreit ohne eine endgültige Lösung dauerte, desto größer wurden Preußens Aussichten, inzwischen die Flottenfrage durch Separatverhandlungen und eine preußisch-hannoversche Einigung zu lösen. Diese Gefahr, die sich bei einer Flottenauflösung noch erhöhte, fürchtete Schwarzenberg sehr.[77]) Sie schien ihm Schnelligkeit des Handelns zu erfordern. Folgerichtig kam er zu einer Ablehnung der binnenstaatlichen Verkoppelung von Flotten- und Handelsfrage,[78]) wie sie sich seit dem Septembervertrag immer stärker herausgebildet hat. Er kam dazu, obwohl an sich ein Aushandeln der hannoverschen Flotteninteressen gegen Zugeständnisse an die österreichische Handelspolitik sehr nahe gelegen hätte. Schwarzenberg hat immer, aber vergeblich auf eine sofortige positive Entscheidung im österreichischen Sinne gedrängt. Die Zugkraft der mitteleuropäischen Idee stand ihm höher als einige Vorteile im handelspolitischen Kampf.[78])

Es war jetzt an den Regierungen, über den Plan das entscheidende Urteil abzugeben. Daß Berlin kein Freund des Planes sein würde, darüber durfte man sich in Wien keiner Täuschung hingeben. Preußen konnte eine Stärkung des österreichisch beeinflußten Bundes durch Errichtung einer Bundesflotte nicht wünschen.[79]) Im Gegenteil hatte Preußen ja bisher gerade, um dies zu verhindern, sofortige Auflösung des Nordseegeschwaders und Verteilung der Schiffe auf die Staaten, die 1848/49 ihren Beitrag für die Flotte geleistet hatten, verlangt und mußte über die neue Verzögerung, die durch den österreichischen Plan entstand, erbittert sein. Trotzdem konnte jetzt, wenn man Preußen wenigstens von energischem Widerstand abhielt, von Wien aus viel erreicht werden. Die praktische Haltung Preußens ließ sich zuerst tatsächlich für die Wiener Bestrebungen nicht ungünstig an. In mehrmaligem Notenwechsel, in dem Schwarzenberg immer wieder Preußen zur Annahme der österreichischen Vorschläge und zur Zahlung seines Umlageanteils zu bewegen suchte, beharrte Preußen zwar fest in seiner bisherigen Stellung: erst Auseinandersetzung über die bisherige Flotte, dann eventuell Erwägung einer künftigen Dreikontingentsmarine, mit der Preußen an sich einverstanden

[77]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Schwarzenberg an Thun, 9. 11. 51.
[78]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Schwarzenberg an Kuefstein, 11. 12. 51.
[79]) G.W. I, S. 96. Bismarck an Manteuffel, 19. 11. 51.

zu sein vorgab, deren Beratung es aber für verfrüht erklärte. Preußen bestand vielmehr auf sofortiger Auflösung und zahlte nicht. Darin lag aber doch ein Entgegenkommen, daß man sich an den Sachverständigenberatungen beteiligte und damit den Plan Österreichs nicht von vornherein zu Fall brachte. Ihren Grund findet diese Haltung in dem damals noch äußerlich freundlichen Ton Berlins gegenüber Österreich. Man suchte im Augenblick noch jede Herausforderung Österreichs zu vermeiden.[80]) Der eigentliche Kampf um die handelspolitische Führung begann äußerlich erst im November, als Preußen den Zollverein kündigte, Österreich seinen neuen Zolltarif verkündete und zu den Wiener Konferenzen für kommenden Januar einlud.

Schon vorher hatte aber Preußen in der Flottenfrage einen Störungsversuch unternommen, der, wenn er gelang, dem österreichischen Plan den Boden unter den Füßen fortsprengte und daher auch auf seiten der Österreicher eine lebhafte Empörung auslöste. In der Bundessitzung vom 31. Oktober mitten während der Beratungen der Sachverständigenkommission gab Bismarck eine Erklärung[81]) ab, die ganz im Geiste der früheren österreichisch-preußischen Anträge gehalten war. Um dem Bunde entgegenzukommen, gab Preußen endlich seine Bereitschaft kund, seinen Anteil an der Dresdener Umlage, den es immer noch nicht geleistet hatte, zu bezahlen. Obwohl es die Gültigkeit des Beschlusses vom 8. 7. nicht anerkannte, wollte Preußen sich jetzt sogar zur Zahlung der Umlage für das zweite Halbjahr verstehen, aber nur unter der Bedingung, daß dies die letzte preußische Zahlung für die Nordseeflotte sein werde und wenn der Bund die Nichtbeibehaltung der Nordseeflotte als Bundeseigentum und damit die Übernahme durch einen Staatenverein oder die Auflösung beschließe. Ein entsprechender Beschluß sollte so zeitig gefaßt werden, daß seine Ausführung noch vor Ende des Jahres gewährleistet sei, so daß weitere Unterhaltungskosten nicht mehr entstünden. Thun war, als er sofort eine Gegenerklärung zu Protokoll gab, im Recht, wenn er auf die Unvereinbarkeit des preußischen Angebots mit dem Beschluß vom 6. 9. hinwies. Preußen versuchte, eine Entscheidung der Flottenangelegenheit in seinem Sinne durch ein

[80]) Kohl, Anhang, Bd. 2, S. 17 f. Manteuffel an Bismarck, 4. 10. 51.
[81]) B.Prot. 1851, § 194.

finanzielles Entgegenkommen zu erkaufen und durch die Vernichtung der vorhandenen Nordseeflotte den österreichischen Bundesflottengedanken an seiner verwundbarsten Stelle zu treffen. Denn das war klar: war die Nordseeflotte erst einmal aufgelöst, dann würden die Binnenstaaten niemals zu irgendwelchen Opfern für eine neu zu bildende Nordseeflotte zu bringen sein. Die einzige Chance für die unbedingt notwendige Beteiligung Binnendeutschlands an der Nordseeflotte lag in dem Druck, den die Existenz der Weserflotte und die Angst der Regierungen vor dem Skandal einer Auflösung dieser Flotte ausübte. Es war daher ein Glück für den österreichischen Plan, daß Preußens Angebot allgemeine Mißbilligung fand.[82]) Immerhin zeigen diese neue preußische „Intrige“[83]) und die mehrfachen preußischen Schritte bei den anderen Höfen Preußens heftige Gegnerschaft gegenüber dem österreichischen Plan.

Eine wesentlich andere Haltung durfte man in Wien dagegen von Hannover erwarten. Die Hannoveraner waren auch sichtlich erfreut, als sie durch einen Bericht Scheles vom 18. September von der Wendung am Kaiserhof Nachricht erhielten. Unentwegt setzten sie ihre Bemühungen bei den Mittelstaaten und besonders in München fort. Duckwitz bemühte sich während eines persönlichen Besuches in Berlin, dort für die Nordseeflotte freundlicheres Wetter zu machen.[84]) Wenig günstig für die Nordseestaaten wirkte sich allerdings die Berufung Scheles, der allein das Frankfurter Terrain genau kannte, ins hannoversche Ministerium aus. Die Entscheidung über die Haltung der Nordseestaaten gegenüber dem österreichischen Plan fiel dann auf der zweiten hannoverschen Konferenz am 8. und 10. 12., auf der sich die Vertreter von Hannover, Oldenburg, Braunschweig und den Hansestädten über die gemeinsame Linie gegenüber dem Sachverständigenplan einigten.[85]) Das Ergebnis war vom österreichischen Standpunkt aus wenig befriedigend. Die Konferenz nahm nicht einfach den Sachverständigenplan an, sondern brachte auf Grund eines Vorschlages, den Duckwitz mit Brommy zusammen ausgearbeitet

---

[82]) Sta. Bremen M. 4. d. 6. Smidt an Smidt, 19. 10. 51.

[83]) Sta. Bremen M. 4. d. 6. Smidt an Smidt, 1. 11. 51.

[84]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1f. Duckwitz an Neubourg, 10. 11. 51. Berlin.

[85]) Erdmann, S. 790 ff.

hatte, einen eigenen Plan[86]) vor, den Hannover schon in den nächsten Tagen bei den befreundeten Regierungen empfahl und der natürlich ganz im partikularen Interesse der Nordseestaaten abgefaßt war. Die Grundzüge einer Dreikontingentsflotte übernahm man freilich, aber man wollte schon jetzt festgelegt haben, daß die Kosten für die künftige Nordseeflotte matrikularmäßig aufgebracht werden sollten, also ohne die von den Binnenstaaten verlangte Mehrbelastung der Küstenstaaten, man berechnete die Kosten für Übernahme der Flotte nicht, wie der Sachverständigenplan, nach den auf der Flotte ruhenden Lasten und Ansprüchen, sondern nach dem viel günstigeren Taxwert, man lehnte einen Vorschuß der Nordseestaaten ab und wünschte den weiteren Unterhalt durch eine matrikularmäßige Umlage oder eine Anleihe bestritten, vor allem aber war man nicht bereit, die ganze Nordseeflotte zu übernehmen, sondern suchte sich nur einige der geeignetsten Schiffe heraus.[87]) Man hielt die Flotte also etwas kleiner als die von den Sachverständigen geplante, konnte dafür aber auch die Gesamtkosten auf 1 000 000 Taler senken. Entscheidend blieb, daß dadurch dem Bunde die Last der Liquidation und einer teilweisen Auflösung überlassen blieb. Faßt man diesen Nordseestaatenplan von der politischen Seite, so ist ein Teil der Änderungen gegenüber dem Sachverständigenplan verständlich, denn diesen Staaten konnte nicht zugemutet werden, für den Bund zu büßen. Ein anderer Teil zeugt aber von einem kleinlichen Egoismus in den Geldfragen und geradezu unverständlich bleibt, wie man fordern konnte, daß der gesamte Bund, also auch Österreich, die bisherigen Kosten für die Flotte tragen solle, wo man doch genau wußte, daß gerade diese Forderung bei Österreich erheblichen Anstoß erregen würde. So bleibt denn als Gesamteindruck, daß der Plan der hannoverschen Konferenz die Sache der Flotte keinesfalls vorwärts zu treiben geeignet war, auf die Binnenstaaten, auf die jetzt alles ankam, im ganzen abschreckend wirken und dem österreichischen Plane die Hauptstoßkraft nehmen mußte. Freilich ist schuld an solcher politischen Kurzsichtigkeit nicht so sehr Hannover, wo man sich schließlich zu Präzipuum und Vorschuß bereitgefunden und damit die Sachverständigenvorschläge in einem sehr wesentlichen Teil angenommen hätte, auch nicht

[86]) B.Prot. 1851, § 271. Hannoversche Abstimmung und Beilage 1 und 2.
[87]) Vgl. B.Prot 1851, S. 702.

Bremen, wohl aber wirkten hemmend Oldenburg und vor allem Hamburg und Lübeck. Neubourg, der hannoversche Flottenreferent, schrieb später einmal an Duckwitz:[88]) „Allerdings hätte man hier im Dezember wegen des Präzipuums bestimmter sein sollen ... Aber erinnern Sie sich doch der Hamburger u. Oldenburger langen Gesichter, als ich die doppelte Matrikularquote vorlas."

Auf seiten der Binnenstaaten war man natürlich über solche mangelnde Opferbereitschaft wenig erfreut. Immerhin bestand jetzt aber durch den Ausbruch der Zollvereinskrise die Möglichkeit, daß die Binnenstaaten im Zusammenhang mit der allgemeinen und der Handelspolitik eine flottenfreundlichere Haltung einnehmen würden. In München hatte man den ganzen Sommer über an den Vorbehalten festgehalten, die an sich schon jeden rettenden Ausweg aus dem Labyrinth der Flottenfrage verbauten, der Forderung matrikularmäßiger Beteiligung auch der Großmächte, eines Präzipuums der Nordseestaaten und der Zolleinigung. Mit dem Septembervertrag trat dann vor Pfordten sofort die Möglichkeit einer Ausnutzung der Flottenfrage zugunsten der binnenstaatlichen österreichfreundlichen Handelspolitik. Kein Zweifel, daß der kluge bayrische Ministerpräsident diesen Weg erwogen hat. Schwarzenberg hatte, nachdem die Verhandlungen mit Berlin über eine Verständigung im österreichischen Sinne gescheitert waren, allen Mittelstaaten die österreichischen Pläne am 25. Oktober mitteilen lassen. Esterhazy, Österreichs Gesandter in München, erhielt die bekannte Geheimanweisung, die die Hintergründe der letzten österreichischen Schwenkung enthielt[89]) und diese Pfordten vorzustellen empfahl: Preußen will eine Zollvereinsflotte und die handelspolitische Suprematie, Hannover ist unzuverlässig geworden; angesichts dieser Lage möge Bayern sich durch finanzielle Bedenken nicht abhalten lassen, für Wiens Vorschläge mit ganzer Kraft einzutreten. Diese österreichische Einwirkung traf in Bayern durchaus auf günstige Stimmung. „Der Herr Minister", meldete Esterhazy,[90]) „erkennt vollkommen, daß das Schicksal der deutschen Flotte vermöge des preußisch-hannoverschen Vertrages

[88]) Sta. Bremen M. 4. d. 6. Neubourg an Duckwitz, 21. 1. 52. Auch Bär, S. 175, Anmerkung 1.

[89]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Schwarzenberg an Esterhazy, 25. 10. 51. Geheim.

[90]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Esterhazy an Schwarzenberg, 29. 10. 51.

eine ganz neue Bedeutung gewonnen hat, indem sie bedroht ist, lediglich in den Besitz der mit Preußen enge verbundenen Nordseestaaten oder mittelbar Preußens allein überzugehen." Unter dem Eindruck des Septembervertrages war Pfordten anscheinend ehrlich bereit, auf die matrikularmäßige Mitbeteiligung der Großmächte zu verzichten und dem österreichischen Plan zuzustimmen, auch völlig überzeugt von der politischen Notwendigkeit einer Beteiligung Bayerns an den Umlagen für diese Flotte. Pfordten war damals erbittert über Preußens verletzendes Verhalten bei Abschluß des Septembervertrages. Er fürchtete, Preußen werde jetzt die gerade von Bayern zur Erhaltung des politischen Gleichgewichts in Deutschland erstrebte mitteleuropäische Handelseinigung verhindern und mit der handelspolitischen Suprematie die politischen an sich reißen. Er wie Schwarzenberg wollten daher eine Erweiterung der preußischen Wirtschaftsvorherrschaft, wie sie der Erwerb der Nordseeflotte bedeutet hätte, keinesfalls zulassen.

Freilich ist Pfordten bei dieser Stellungnahme vom Ende Oktober nicht festgeblieben. Vielleicht fand er unüberwindliche Widerstände bei Hof und Regierung, vielleicht war es auch nur eine momentane Aufwallung Pfordtens. Spätere Äußerungen von ihm betonen die alten bayrischen Vorbehalte wieder stärker.[91]) Aber seine Erlasse zeigen immerhin, daß er sich jetzt wesentlich ernster mit einer Beteiligung an der Nordseeflotte beschäftigt als vor dem Septembervertrag. Am Präzipuum hält Pfordten fest. Vor allem will er den Sachverständigenplan und die preußische Erklärung über die Ostseeabteilung abwarten. Als nun der Sachverständigenplan den Regierungen mitgeteilt wurde, war man in München doch enttäuscht. Man hielt die Kosten dieser Nordseeflotte für einfach untragbar. Außerdem trafen wenig tröstliche Nachrichten aus Hannover ein. Wenn Bayern trotzdem nicht für Auflösung der Flotte eintrat, vielmehr besonders von Hannover bessere Vorschläge erwartete und das Provisorium durch eine neue Vorschußumlage weiter hinzuziehen bereit war, dann nur „um der Verhandlungen willen, welche jetzt über die Zollverhältnisse bevorstehen".[92]) Schon die Rücksicht darauf,

---

[91]) Vgl. Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/47. Pfordten an Xylander, 9. 11. 51.

[92]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/48. Pfordten an Schrenk, 14. 12. 51. Privat.

daß man Hannover im kommenden Zollkampf vielleicht brauchen werde, empfahl Vermeidung jeder unnötigen Verletzung Hannovers, wie es die Flottenauflösung gewesen wäre. Aber auch der Versuch lag nahe, eine Bereitschaft Bayerns hinsichtlich der Nordseeflotte als Kompensationsobjekt für Konzessionen im Hinblick auf den Septembervertrag zu benutzen. Solche Versuche sind tatsächlich gemacht worden. Der bayrische Kabinettsbeschluß vom 14. 12.,[93]) der an den Freiherrn von Schrenk, Bayerns Bundesgesandten, mitgeteilt wurde, besagte, Bayern könne vor einer befriedigenden Lösung der Handelsfrage keine definitive Erklärung zur Flottenfrage abgeben, und Knesebeck konnte am 20. 12. nach Hannover melden,[94]) daß Bayern bereit sei, sich an der Nordseeflotte mit mäßigen Beiträgen zu beteiligen, seine definitive Zustimmung aber erst geben könne, wenn eine günstige Lösung der Zoll- und Handelsfrage erreicht sei. Pfordten sagte es Knesebeck klipp und klar heraus, daß eine Nordseeflotte für Bayern ihren Wert verliere, wenn infolge des Septembervertrags eine zollpolitische Spaltung zwischen Nord und Süd einträte und damit von neuem eine Zollgrenze zwischen Bayern und der Nordsee aufgerichtet sei; Bayern werde den hannoverschen Flottenwünschen entgegenkommen, wenn Hannover sich bestrebt zeige, die Schwierigkeiten, die der Fortdauer des Zollvereins aus dem Streben nach der allgemeinen Zolleinigung entstünden, beiseite zu räumen. Pfordten fügte hinzu, er hoffe, die Wiener Zollkonferenz, die die Zolleinigung entscheidend vorantreiben sollte, würde eine Annäherung Hannovers an die anderen Mittelstaaten bringen. Graf Montgelas, Bayerns Vertreter in Hannover, ein heftiger Gegner der preußischen Handelspolitik, drückte die bayrischen Wünsche noch deutlicher und in anderer Hinsicht aus.[95]) Er machte Schele, dem neuen hannoverschen Ministerpräsidenten, gegenüber geltend, daß Hannover eine bayrische Flottenbeteiligung nur erwarten dürfe, wenn es sich zu Modifikationen am Septembervertrag bereitfinden lasse. Aus der folgenden Unterhaltung ergibt sich, daß Montgelas vor allem daran dachte, Hannover von den großen materiellen und finanziellen Zuge-

---

[93]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74.

[94]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia lf. Knesebeck an Schele, 20. 12. 51.

[95]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/48. Montgelas an Pfordten, 22. 12. 51.

ständnissen, die Preußen ihm gemacht hatte und die den ganzen übrigen Zollverein, also auch Bayern belasteten, besonders vom Zollpräzipuum etwas abzuhandeln. Zugleich empfahl er der hannoverschen Regierung dringend, die augenblicklich stattfindende Kammerberatung über den Septembervertrag und damit die Zustimmung der Stände dazu zu verlangsamen, anstatt sie so eifrig wie gegenwärtig zu betreiben. Eine solche Verzögerung hätte natürlich Preußen erhebliche neue Schwierigkeiten bereitet und daher ganz im Sinne der bayrischen Politik gelegen. Freilich weder Pfordten noch Montgelas hatten Glück mit ihren Versuchen. Schele lehnte beide Male jede Verkoppelung der Flotten- und der Zollfrage ohne Zögern ab. Soviel war Hannover die Flotte trotz der hohen Bedeutung, die man ihr beimaß, denn doch nicht wert, daß man die bedeutenden materiellen Vorteile des Septembervertrages — etwa das 3¾ Millionen Mark oder 900 000 Taler jährlich bringende Zollpräzipuum [96]) — dafür preisgegeben hätte, und in eine völlige Umstellung der bisherigen Handelspolitik zu einer den Binnenstaaten und Österreich freundlichen, der Zolleinigung und dem Schutzzoll geneigten Haltung konnte man schon gegenüber der Stimmung im Lande gar nicht willigen. Man hatte denn auch in Hannover das Gefühl, daß Bayerns Angebote wie die früheren Erklärungen nur die Abneigung, für die Flotte zu zahlen, bemänteln sollten. Das ist aber zweifellos ein Irrtum gewesen. In München hat man damals wie auch sonst den Wert, den Hannover auf die Flotte legte, ungeheuer überschätzt und geglaubt, zuletzt werde Hannover doch die Flotte auf jede Weise zu halten suchen. Daher der erstaunliche Optimismus, mit dem man auf die Möglichkeit eines Erfolges dieser sehr ernsthaft gemeinten Versuche gehofft hat. Daher auch der lebhafte Wunsch einer Verlängerung des Provisoriums.

Nicht wesentlich verschieden von der bayrischen war Sachsens Flottenhaltung, nur daß sich Beust in Dresden nicht erst auf Österreichs Standpunkt stellte, wie Pfordten vorübergehend, sondern von vornherein im wesentlichen einen eigenen Kurs steuerte. Die Haltung, die Sachsen während des Sommers eingenommen hatte, war die typische dieser Mittel- und Kleinstaaten: im Grunde genommen noch viel flottenfeindlicher als

[96]) Gaerntner, S. 143. Delbrück I, S. 288. Bei Gaertner falsch die Münzeinheit. Ungenaues Zitat.

Bayern, das wenigstens äußerlich Hannover entgegenzukommen schien, wenn dies Entgegenkommen auch zu gering war, um politische Bedeutung zu erlangen; absoluter Wille, gar nichts zu zahlen; die Bedingungen für eine Flottenbereitschaft: Zolleinigung, Präzipuum u. a. hier wirklich nur Bemäntelung völliger Flottenfeindschaft; dabei aber eine erhebliche Angst vor der Auflösung und daher die unentwegte Bereitschaft, die Entscheidung zu verschieben. Als der Septembervertrag geschlossen wurde, erkannte auch Beust sofort die ungeheure Bedeutung dieses Ereignisses für die Flottenfrage. An Nostitz, den sächsischen Gesandten am Bunde, schrieb [97]) er am 14. 9. 51: Eine Flotte zum Handelsschutz sei sinnlos gewesen, solange der deutsche Handel in mehrere verschiedene Handelssysteme gespalten gewesen sei; jetzt aber sei die handelspolitische Einigung Deutschlands möglich entweder durch den mitteleuropäischen Handels- und Zollzusammenschluß oder durch einen das ganze außerösterreichische Deutschland umfassenden Zollverein, und dementsprechend werde es auch eine deutsche oder eine Zollvereinsmarine geben; durch den Septembervertrag sei eine zollpolitische Abspaltung Süddeutschlands möglich und jedenfalls eine einfache Verlängerung der Zollvereinsverträge unmöglich; demnächst seien Verhandlungen über Zoll und Handel zu erwarten und daher die Flottenfrage zu verschieben. Beust wollte also die Flotte, die jetzt für ihn in der Zollvereinskrise zur „einzigen wirksamen Waffe . . ., die wir gegen Hannover in Händen haben“ [98]) und „das wichtigste Negotionsmittel gegenüber dem preußisch-hannoverschen Verein“ [99]) wurde, zu einer echten Politik des Do ut des benutzen, wollte Hannover zu handelspolitischen Konzessionen, vor allem zu Modifikationen am Septembervertrag, zwingen. Diesem Ziele galt es, wenn er dem Legationsrat Grünler, der damals in Süddeutschland weilte, auch den Auftrag gab, eine Flottenverständigung mit Bayern herzustellen,[100]) und wenn er selbst fast wegen des Septembervertrages nach Hannover gefahren wäre,[101]) sicherlich, um dort

---

[97]) Sta. Dresden, Loc. 30 356. v. 1. Beust an Nostitz, 14. 9. 51.

[98]) Sta. Dresden, Loc. 30 356. v. 2. Beust an Könneritz (Wien), 20. 12. 51.

[99]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Kuefstein an Schwarzenberg, 4. 11. 51.

[100]) Sta. Dresden, Loc. 30 356. v. 2. Beust an Grünler, 28. 11. 51.

[101]) Vgl. Kohl, Anhang II, S. 31. Nostitz (Hannover) an Manteuffel, 3. 11. 51. Vgl. Zimmermann, S. 370, und Gaertner, S. 164.

die Flotte gegen den Septembervertrag auszuhandeln, eine Reise, die dann auf Wunsch der preußischen Regierung und Münchhausens unterblieb. Den österreichischen Plan hat Beust viel hartnäckiger als Pfordten abgelehnt, einmal, weil ein Eingehen auf Rettung der Flotte Beust seine schärfste Waffe gegen Hannover genommen hätte, wahrscheinlich auch wegen der seiner Ansicht nach enormen Summen, die der Plan von Sachsen verlangte, und aus Furcht vor einer Nachzahlung der seit 1848 hoch angeschwollenen sächsischen Rückstände. Dagegen entwickelte der gewandte, stets optimistisch gestimmte und um eine Auskunft nie verlegene Mann sofort eine eigene Idee, deren Grundgedanken freilich schon früher und schon während der Flottenbegeisterung von 1848 aufgetaucht waren:[102]) das sächsische Kompensationsprojekt, das eine Übernahme des Nordseeflottenkontingents allein durch die Nordseestaaten ermöglichen wollte durch Senkung des Kontingents dieser Staaten im Bundesheer und Erhöhung des Heereskontingents der Binnenstaaten.[103]) Dies auf den ersten Blick so unendlich einfache Projekt war im Grunde völlig unausführbar. Vor allem wäre Hannover — das hatte schon der damalige hannoversche Ministerpräsident von Münchhausen dem Gesandten in Wien, Graf Platen, am 10. 7. 51 geschrieben[104]) — niemals geneigt gewesen, auf etwas Derartiges einzugehen, weniger aus Angst, eine Heeresverminderung könnte die Ruhe im Innern gefährden, als aus Furcht vor einem militärischen Übergewicht Preußens in Nordwestdeutschland. Und auch bei den anderen Binnenstaaten hat Beusts Plan letzten Endes außer in Darmstadt nirgends wirklich Anklang gefunden. Natürlich lag dieser Plan aber in Sachsens speziellem Interesse. Sachsen hätte keine Opfer zu bringen brauchen für eine Sache, die dem Staate keinen augenfälligen Vorteil zu bringen versprach. Außerdem wäre es der sächsischen Regierung jetzt erheblich leichter geworden, den riesigen Militäretat von 2 Millionen Talern durch die wenig erfreuten Kammern zu bringen, wenn solche Erhöhung der Heeresausgaben bundesgesetzlich als Ersatz für Marineleistungen der Nordseestaaten verankert gewesen wäre.[105])

---

[102]) Neumann, S. 80.

[103]) Gedruckt B.Prot. 1851, § 271, S. 678. Sächs. Abstimmung, 27. 12. 51.

[104]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1e. Münchhausen an Platen, 10. 7. 51.

[105]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Kuefstein an Schwarzenberg, 15. 12. 51.

Wir verstehen die Mutlosigkeit, die in Wien kurz vor der entscheidenden Abstimmung Platz griff: Preußen erbitterter Gegner, Hannover und die Nordseestaaten nur sehr bedingt zustimmend, Bayern nach anfänglichem Entgegenkommen gegenüber dem Sachverständigenplan ablehnend, wenn auch zu mäßigen Opfern bereit, Sachsen völlig ablehnend trotz der unaufhörlichen diplomatischen Bemühungen und Vorstellungen, die Wien ihm wie den anderen Mittelstaaten gewidmet hatte. Nicht besser lauteten die Nachrichten aus Stuttgart, wo man die Flottenfrage allein vom Standpunkt der sehr belasteten Finanzen aus ansah, aus Karlsruhe, wo man ebenfalls die Hand auf die Taschen hielt und das reichlich naive Angebot machte, die Nordweststaaten sollten die eine Hälfte der Kosten tragen und sich an der matrikularmäßigen Aufbringung der anderen Hälfte auch noch beteiligen,[106]) aus Darmstadt, wo Dalwigk allerdings zur Übernahme geringer Lasten bereit schien, aus Kassel, wo die Regierung tatsächlich kaum Geld für die nötigsten Bedürfnisse des Staates hatte, und aus Wiesbaden, wo erst mit dem Sturz des preußenfreundlichen und daher flottenfeindlichen Ministers Wintzingerode eine größere Flottenfreundlichkeit aufkommt.[107]) Die Haltung dieser mit Österreich eng befreundeten Staaten gegenüber den dringenden österreichischen Flottenwünschen zeigt, daß Österreich keinesfalls immer auf die Unterstützung dieser Regierungen rechnen konnte. Vielmehr trieben sie alle, wenn sie jetzt die alten Vorbehalte von Präzipuum und Abwarten der Zolleinigung wieder hervorholten, eine eigene, eine Triaspolitik, die aus Gründen des finanziellen Eigeninteresses wenig auf den Ausbau des Bundes, den sie sonst doch als Hort und Schirm betrachteten, bedacht war. Das einzige, wozu sich diese Staaten noch verstehen wollten, war eine Verlängerung des Provisoriums, um die Flotte damit als Handelsobjekt für die künftigen Zollverhandlungen aufzusparen. Gerade das aber lief den österreichischen Wünschen schnurstracks entgegen. Schon damit die ewige Fortdauer des Provisoriums durch Vorschußumlagen die österreichischen Finanzen nicht unnötig belastete, forderte Österreich eine Entscheidung der Flottenfrage vor Jahresende. Österreich war nicht bereit, einer weiteren Vorschußumlage zuzustimmen. Auch lag Schwarzen-

[106]) Vgl. auch B.Prot. 1851, § 271, S. 682. Badische Abstimmung, 27. 12. 51.
[107]) Vgl. auch G.W. I, S. 118 und 121.

berg, wie wir gesehen haben, gerade an der schnellen Durchführung des österreichischen Planes, um eventuellen preußischen Versuchen, eine Zollvereinsmarine zu errichten, vorzubeugen und um den mitteleuropäischen Gedanken im Handelsstreit von 1852 zu stärken.

Als dann die Abstimmung vom 27. 12. das erwartete Ergebnis: den völligen Zusammenbruch des österreichischen Plans brachte,[108]) als außer Österreich nur Hessen-Homburg den Ausschußanträgen ohne irgendwelche Vorbehalte beitrat, dagegen die sächsischen Herzogtümer und noch offenkundiger Mecklenburg die Auflösung beantragten, stand man in Frankfurt vor einem völligen Durcheinander. Es kam hinzu, daß der allgemeine Gegensatz Österreich—Preußen steigend an Schärfe gewann. Die Wiener Zollkonferenzen, der aktive Gegenstoß Österreichs gegen den Septembervertrag, standen vor der Tür. Auch war es im letzten Dezemberdrittel über anderen Streitfragen am Bunde zu so heftigen Zusammenstößen zwischen Thun und Bismarck gekommen, daß die Presse damals allgemein berichten konnte von dem Lärm, der während der Bundessitzungen aus dem Bundespalais bis in die gegenüberliegenden Häuser schallte. Die Stimmung am Bunde war also an sich schon elektrisch geladen. Dazu nach dem Scheitern des österreichischen Planes das Fehlen jeder anderen Idee, der durch Preußens Zahlungsweigerung hervorgerufene Geldmangel, die Unmöglichkeit, auch nur für eine der vielen am 27. 12. aufgetauchten Ansichten und Vorschläge eine hinreichende Mehrheit zu finden, alles das machte den Flottenausschuß, an den das Ergebnis vom 27. 12. zwecks neuer Vorschläge einfach zurückverwiesen war, völlig ratlos. Dabei drängte die Frage der Aufbringung des Unterhalts ab 1. 1. 52, die in dem ebenfalls nur völlig ratlose Gesichter aufweisenden Militärausschuß beraten wurde, zu unverweilter Entscheidung. Österreich wünschte einen Vorschuß der Staaten der künftigen Nordseeflotte, den die Nordseestaaten bereits abgelehnt hatten, war seinerseits aber zu einer matrikularmäßigen Umlage nicht bereit, die mehrere der Mittelstaaten forderten, und Preußen legte, um den letzten Ausweg zu verbauen, ausdrücklich Verwahrung ein gegen die Aufnahme einer Anleihe, an die Hannover wieder gedacht hatte. Somit war jede Möglichkeit versperrt außer der einen: der sofortigen

[108]) B.Prot. 1851, § 271.

Auflösung. Thun selbst, der über Hannovers Sonderpolitik schwer verärgert war, der vor allem jetzt Beendigung des Konflikts mit Preußen wünschte und zugleich die drohende von Österreich bestimmt abgelehnte Anerkennung der Flotte als Bundeseigentum zu verhindern suchte, zog daraus die Konsequenz. Deshalb und da eine Weiterverfolgung der österreichischen Absichten doch nicht zum Erfolge führen konnte, da allein ein Eingehen auf Preußens Bedingungen vom 31. Oktober Aussichten auf neue Geldmittel eröffnete und vielleicht den Nordseestaaten damit eine letzte Frist gewährte, noch einmal eine Verständigung mit den Binnenstaaten zu versuchen,[109]) beantragte Graf Thun entsprechend Preußens Bedingungen am 31. 12. und im Namen des Militärausschusses: die Nichtbeibehaltung der Nordseeflotte als Bundeseigentum und Übernahme durch einen Staatenverein oder Auflösung zu beschließen, ebenso, daß ab 1. 1. 52 keine neuen matrikularmäßigen Umlagen erhoben werden dürften und daß die Mitglieder eines künftigen Nordseeflottenvereins sich bis zum 31. 1. über die Übernahme einigen sollten. Am Silvestertag des Jahres 1851 wurde dieser Antrag gegen die vier Stimmen des Nordseestaatenblocks angenommen mit der mündlichen Abrede, den Beschluß nur gelten zu lassen, wenn auch Preußen zustimme, für das Bismarck das Protokoll offenhielt.[110]) Der Beschluß bedeutete, obwohl Thun noch einmal die Gültigkeit der Rechtsauffassung des Bundes über Preußens Zahlungsverpflichtung vom 8. 7. 51 betonte, im Grunde doch praktisch eine Anerkennung der bisherigen preußischen Haltung, daneben aber und vor allem in der Festsetzung der Nichtbeibehaltung und eines endgültigen Termins für die Auflösung einen politischen Sieg Preußens. Im Bunde hat man dies Ende des Flottenstreits in diesen Tagen auch sehr peinlich empfunden und sich gegenseitig die Schuld zugeschoben. Mit sichtlichem Behagen berichtet der unbeteiligte preußische Gesandte, wie Brehmer die Binnenstaaten, Schrenk die Nordseestaaten, Österreich und Preußen beschuldigte und dagegen Thun sich wieder verwahrte.[111]) Das Ende der Flotte war da, Österreich und Hannover durch die hartnäckige preußische Zahlungs-

[109]) Über Thuns Motive vgl. Sta. Bremen, M. 4. d. 6. Brehmer an Senator Smidt, Frankfurt, 30. 12. 51.

[110]) B.Prot. 1851, § 281. Bär, S. 178.

[111]) Gedruckt: Bär, S. 251. Bismarck an Manteuffel, 30. 12. 51.

weigerung und Preußens Kampf gegen jede Majorisierung geschlagen. Daß ein Flottenverein in der kurzen Zeit bis Ende Januar zustande kommen würde, war nicht anzunehmen. Nur dann bot sich für Hannover noch ein Hoffnungsschimmer, wenn Preußen jetzt, wie Bothmer, Hannovers neuer Bundesgesandter, an Schele noch an demselben Tage schrieb,[112]) seinerseits den Bundesbeschluß vom 31. 12. ablehnte. Aber war wirklich mit einer solchen Möglichkeit zu rechnen?

## Der Endkampf: Versuche der Bildung eines Nordseeflottenvereins.[113])

Bismarck in Frankfurt erkannte auch ganz klar die Lage. Zwar ließ sich vom rein formalen Standpunkt aus am Bundesbeschluß vom 31. 12. bemängeln, daß insofern Preußens Bedingungen vom 31. 10. nicht erfüllt seien, als keine ganz genaue ausdrückliche Garantie der Auflösung gegeben war und auch die Verschiebung der Endfrist auf Ende Januar den Bedingungen nicht entsprach. Aber dem stand gegenüber, daß nach den letzten Abstimmungsergebnissen ein nutzloses Verstreichen der letzten Frist für Bildung eines Nordseeflottenvereins und dann eine sofortige Auflösung zu erwarten stand, daß eine Bundesflotte und damit eine wesentliche Stärkung der mitteleuropäischen Idee verhindert wurde und daß dieser Silvesterbeschluß für den Bund tatsächlich eine auch stark gefühlte Demütigung bedeutete. Blieb Preußen aber trotzdem bei Weigerung seiner Zahlungen, dann mußte sich der Prinzipienstreit zwischen Preußen und dem Bund ins ungemessene steigern. Bismarck hat daher so energisch wie möglich auf Zustimmung zum Silvesterbeschluß gedrängt[114]) und erklärte offen, es sei ihm völlig unverständlich, was in Berlin vorgefallen sei,[115]) als Bothmers

---

[112]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1 f. Bothmer an Schele, 31. 12. 51. Bär, S. 178 f.

[113]) Für diesen Abschnitt meiner Arbeit bin ich A. O. Meyers Bismarckbuch für die neuen Erkenntnisse über Bismarcks und Thuns Haltung im Flottenstreit sehr verpflichtet. Um nicht dort schon Gesagtes unnötig zu wiederholen, werde ich versuchen, soweit irgendmöglich nur das hinsichtlich der Flotte immer noch reichlich vorhandene Neue zu bringen.

[114]) G.W. I, S. 123. Bismarck an Manteuffel, 29. 12. 51. A. O. Meyer, S. 74.

[115]) A. O. Meyer, S. 76 und 511.

Hoffnung sich bewahrheitete und Manteuffel tatsächlich die Zustimmung verweigerte, indem er in jene formale Lücke des Bundesbeschlusses einhakte.[116]) Wahrscheinlich war man in Berlin so erregt über das bisherige preußenfeindliche Benehmen des Bundes, daß man endlich ganz feste Zusicherungen für die Auflösung in Händen haben wollte und den politischen Gewinn des letzten Beschlusses übersah.[117]) Vielleicht auch wünschte Manteuffel durch eine schroffe Haltung in der Flottenfrage seinen handelspolitischen Gegnern zu zeigen, daß man in der allgemeinen deutschen Politik nicht einfach über Preußens Wünsche hinweggehen könne. Genug, Berlin blieb bei seiner Weigerung, erteilte Bismarck, wie dieser Thun mitteilte, dafür, daß er am Bunde eine nicht den Wünschen seiner Regierung entsprechende Haltung einnahm, sogar eine deutliche Rüge[118]) und erklärte, nur dann auf Zahlung der zweiten Umlage von 1851 eingehen zu können, wenn dafür ein dem preußischen Guthaben an der Flotte entsprechender Anteil der Nordseeflotte, etwa ¼ bis ⅓, in preußischen Pfandbesitz und nach Ablauf des Februar gegen Verrechnung des Guthabens auf die Kaufsumme in preußisches Eigentum übergehe, falls dann eine definitive Auseinandersetzung nicht zustande gekommen sei.[119]) Diese Forderung ging zwar direkt auf eine frühere Anregung Bismarcks zurück,[120]) aber Bismarck selbst hielt sie jetzt für überholt.[121]) Die Haltung, die der Bund auf diese neue, wie man allgemein sagte, wucherische Bedingung Preußens hin einnahm, war verständlich. Unter den bundesfreundlichen Gesandten hat stets ein gewisses, rein persönliches Gefühl dafür vorgewaltet, daß man in Frankfurt durch den Bund ganz Deutschland vertrete, daß der Bundestag doch etwas mehr sei als eine permanente Bevollmächtigtenkonferenz. Wer so dachte, den mußte allerdings Preußens rücksichtslose Haltung tief empören. Die Würde des Bundes schien in erheblichem Maße ver-

[116]) B.Prot. 1852, § 2. Preußische Erklärung, 7. 1. 52.

[117]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 11. Manteuffel an Bismarck, 1. 1. 52.

[118]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Thun an Schwarzenberg, 3. 1. 52.

[119]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 10. Telegramm Manteuffel an Bismarck, 29. 12. 51

[120]) G.W. I, S. 117. Telegramm Bismarck an Manteuffel, 27. 12. 51. Bericht Bismarck an Manteuffel, 27. 12. 51 bei Poschinger. Preußen im Bundestag, I, Nr. 40.

[121]) Vgl. Bär, S. 250 ff. Bismarck an Manteuffel, 30. 12. 51.

letzt und verbot unbedingt jedes weitere Entgegenkommen. Ein Eingehen auf Preußens neue Forderungen bedeutete die praktische Anerkennung des preußischen Vetorechts, die man durch die Präsidialverwahrungen vom 30. 7. und 31. 10. und dann noch zuletzt in einer heftigen Auseinandersetzung während der Sitzung vom 20. 12. stets verweigert hatte.[122]) So war denn ein erneutes, jetzt aber durch die allgemeinen Gegensätze ungeheuer verschärftes Aufflammen des Kompetenz- und Prinzipienstreits unumgänglich. Das aber konnte womöglich von schweren allgemeinpolitischen Folgen für den Bestand des Bundes und das Verhältnis der beiden Großmächte sein.

Tatsächlich wuchs sich denn auch die Flottenfrage, die an sich nur als ein deutsches Problem und als Teilstück des handelspolitischen Kampfes wirkliche politische Bedeutung beanspruchen durfte, aus zu einer Frage von fast europäischem Gewicht. Sie wurde, wie der Senator Smidt es ausdrückte, zum „Prüfstein" im Kampf Preußens und Österreichs um Gleichberechtigung und Vorherrschaft in Deutschland,[123]) zu einem Kampfplatz, auf dem sich die mit zäher Energie vorgetragenen Stöße und Gegenstöße der verschiedenen deutschen Regierungen in buntem, beinahe ermüdendem Wechsel, in oft nur schwer erkennbarer Tarnung der politischen Motive hinter sehr unscheinbaren und sehr trockenen juristischen Formeln fast unentwirrbar verknäueln. Nachdem Thun bei Hannover einen letzten vergeblichen Versuch gemacht hatte, ein Darlehen von etwa 200 000 Gulden zu bekommen,[124]) nachdem er in der Bundesversammlung ohne Erfolg für sofortige Auflösung eingetreten war, beschloß der über Preußen erbitterte Bundestag am 7. Januar, den Beschluß vom 31. 12. aufzuheben und vom Flottenausschuß neue Anträge zu verlangen.[125]) Er ermächtigte in scharfer preußenfeindlicher Form den Militärausschuß, eine Anleihe aufzunehmen. Thun gab vorher für den abwesenden Bismarck eine ausdrückliche Verwahrung gegen jede Anleihe und jede Verfügung über die Flotte ohne Preußens ausdrückliche Billigung zu Protokoll, wobei Preußen wieder von seiner Rechtsauffassung

[122]) Sta. Dresden, Loc. 30356. v. 2. Nostitz an Beust, 20. 12. 51.
[123]) Sta. Bremen, M. 4. d. 6. Senator Smidt an Duckwitz, Frankfurt, 10. 2. 52.
[124]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1g. Thun an Schele, 2. 1. 52, und Schele an Thun, 6. 1. 52.
[125]) B.Prot. 1852, § 2.

ausging, daß gültige Mehrheitsbeschlüsse am Bunde erst gefaßt werden könnten nach ausdrücklicher Anerkennung der Flotte als Bundeseigentum. Diese Anerkennung verweigerte aber Österreich unentwegt. Man erwartete also in Frankfurt einen preußischen Protest gegen die Anleihe, bei dem es sein Bewenden haben würde.[126]) Aber etwas viel Schlimmeres trat ein. Preußen protestierte nicht beim Bund, sondern direkt beim Bundesbankier Rothschild, der die Anleihe geben sollte, und sperrte bis zur Begleichung dieser Anleihe seine gesamten Zahlungen an den Bund.[127]) Von Preußen aus gesehen war das die beste Antwort auf die feindselige Haltung des Bundes. Auch Bismarck, der vorher die Verständigung gewünscht hatte, war jetzt dafür, jede Rücksicht beiseite zu setzen, und so drohte man denn unverblümt von Berlin aus mit einem Zurückziehen Preußens vom Bund, dem Bundesbruch. Ebenso verständlich ist aber auch die Siedehitze, zu der die Erregung am Bunde jetzt stieg. Aus dem jüngst veröffentlichten Tagebuch[128]) des preußischen Bundeskassenbeamten Crüger wissen wir, daß dieser, offenbar mit Bismarcks Einverständnis, im November gemeinsam mit seinem österreichischen Kollegen über eine Flottenanleihe bei Rothschild verhandelt hatte. Wenn Preußen jetzt protestierte, mußte das daher wie eine bewußte Provokation wirken. Preußen hatte dann dem Bunde durch seine ablehnende Haltung am 31. 12. unnötige Schwierigkeiten gemacht, jetzt peinigte es die Geduld des Bundes gegenüber dem renitenten Mitglied — so faßte man es ja auf — bis aufs Blut. Vertreter des Bundes nach außen war der Präsidialgesandte. Er vor allem mußte sich berufen fühlen, die Rechte des Bundes zu wahren. Der nervöse, reizbare Thun geriet in furchtbare Aufregung, und es ist ein Zeichen seiner zitternden Wut, wenn er, der noch vor wenigen Tagen durch seinen Antrag auf Auflösung den Wunsch nach Liquidation des Streitfalls gezeigt hatte, jetzt daran denken konnte, die Bundesexekution gegen Preußen zu beantragen. Was das bedeutete, war klar: das war der Krieg. Er telegraphierte am 11. 1. vormittags nach Wien: Wenn Rothschild aus Angst vor dem preußischen Protest nicht zahle, „so will ich morgen in der Bundesversammlung beantragen, daß Preußen mit allen bundes-

[126]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Thun an Schwarzenberg, 1.1.52.
[127]) Über Rothschilds Verhalten siehe Conte Corti, S. 340 ff.
[128]) Demeter, S. 300 f., 308 f.

gesetzlichen Mitteln zu verhalten sei, seine Verpflichtungen zu erfüllen, worüber schleunig Instruktionen einzuholen". Freilich sandte er zwei Stunden später, als Rothschild zahlte, ein zweites Telegramm ab:[129]) Der angekündigte Antrag werde unterbleiben, „immerhin wird aber die Entscheidung über das Prinzip der Autorität eines Bundesbeschlusses demnächst stattfinden müssen". Thun hat seine Ansichten am nächsten Tag in einem langen Bericht an seinen Chef auseinandergesetzt:[130]) Man sei bisher von Preußen stets bundesfeindliches Benehmen gewöhnt gewesen, trotzdem habe niemand eine so schmähliche Handlung wie den Protest bei einem Juden erwartet; „durch die Wahl dieses Ausweges scheint mir die Sache dermaßen auf die Spitze getrieben, daß eine Aussöhnung und Verständigung wohl nicht mehr möglich sein wird. Der Bund konnte sich das natürlich nicht bieten lassen, und wäre Rothschild nicht zum Zahlen zu bewegen gewesen, so hätte ich nicht gewagt, die Sache auch nur 24 Stunden unerlediget zu lassen, und wäre selbst der Krieg die unvermeidliche Folge gewesen". Daß man um die deutsche Flotte keinen Krieg führen würde, war Thun klar. Hier handelte es sich, wie Thun ganz richtig sah, aber nicht mehr um die Flotte, sondern um das Prinzip, ob der Bund wirkliche Autorität, wirkliche Macht, wirkliche Gewalt haben sollte oder ob Preußen jederzeit ungestraft durch sein Veto Beschlüsse des Bundes würde lahmlegen dürfen. Thun rührte damit an die Frage der Existenz sowohl der Großmacht Preußen wie auch des Bundes und damit an die noch unausgetragene deutsche Frage schlechthin. Er erläuterte weiterhin folgerichtig: Preußen arbeitet seit Wiedereintritt in den Bundestag gegen dessen Autorität, jetzt sucht es wieder wie Ende 1850 einzuschüchtern und wird auch jetzt wieder, wenn man ihm scharf die Zähne zeigt, im letzen Augenblick zurückschrecken. Im Hintergrunde steht hier schon der richtige Gedanke, mit dem Thun sich dann einige Tage später verteidigte:[131]) wenn die preußische Haltung in der Flottenfrage nur ein Symptom seiner allgemein negierenden Haltung zum Bunde ist, dann wird Preußen eine ähnliche

---

[129]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Telegramm Thun an Schwarzenberg, 11. 1. 52, 11½ Uhr vormittags. 2. Telegramm 2½ Uhr nachmittags.

[130]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Thun an Schwarzenberg, 12. 1. 52. Teilabdruck: Conte Corti, S. 344 f.

[131]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Thun an Schwarzenberg, 25. 1. 52, Nr. 12 B.

Haltung in anderen Fragen stets von neuem einnehmen; dadurch wird der Bund nie zu Ansehen kommen und es ist besser, die endgültige und letzte Entscheidung darüber, wer in Deutschland Herr sein solle: Preußen oder der von Österreich beherrschte Bund, sofort herbeizuführen; schnelles Handeln sei dabei nötig, denn schon in einigen Tagen würde Preußen zur Tat schreiten.

Diese seine Meinung hat Thun sofort auch einigen seiner Kollegen mitgeteilt, und es ist interessant zu sehen, wie diese sich dazu verhielten. Bothmer meldet am 15. 1., Thun wolle beantragen, daß die am 8. 7. rückständigen Regierungen zur Zahlung ermahnt würden, „unter Hinweisung auf die sie treffende Verantwortlichkeit und auf die dem Bunde zu Gebote stehenden Mittel"; er, Bothmer, wolle in diesem Falle Instruktionseinholung fordern. Dies fand Scheles Billigung.[132]) Und Nostitz schrieb nach Dresden:[133]) „Auf die Spitze können und sollen wir die Sache nicht treiben und überdies wäre es wohl auch nicht der Weg, Preußen zum Zahlen zu bewegen". Man war sich also unter den mittelstaatlichen Gesandten darüber im klaren, daß eine Bundesexekution, ein Krieg gegen Preußen unmöglich sei, zumal ein Sieg der einen oder anderen Großmacht immer den Dualismus beseitigt hätte, dem diese Staaten ihr Leben verdankten. Gerade deswegen aber ist es Preußen stets möglich gewesen, seine negierende, lähmende Haltung zu bewahren, denn niemand war bereit, Preußen im Ernstfall zu strafen. Hierin beruht auch der letzte Grund für Preußens Teilerfolg in der Flottenfrage.

Was aber sagte Schwarzenberg in Wien? Schwarzenberg war über Thuns Verhalten schwer verärgert.[134]) Er erteilte seinem Frankfurter Gesandten eine überaus scharfe Rüge.[135]) Seine Antwort vom 16. 1. zeigt,[136]) daß auch Schwarzenberg nicht bereit war, in einen Krieg für den Bund einzutreten. Er sah deutlich die Bundesfeindlichkeit Preußens, aber er sah klarer

---

[132]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia lg. Bothmer an Schele, 15. 1. 52, Schele an Bothmer, 19. 1. 52.

[133]) Sta. Dresden, Loc. 30356. v. 2. Nostitz an Beust, 16. 1. 52. Privat.

[134]) Sta. Dresden, Loc. 30356. v. 2. Könneritz (Wien) an Beust, 19. 1. 52.

[135]) Vgl. A. O. Meyer, S. 78 ff. Auf Grund eines Aktenfundes im Flottenmaterial des österreichischen Archivs komme ich für diesen Teil des Flottenstreits zu einem anderen Ergebnis als A. O. Meyer.

[136]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Konzept.

als Thun zugleich die politische Unmöglichkeit eines Krieges jetzt, wo Rußland ganz auf Preußens Seite stand, wo die Mittelstaaten soeben ihre Unzuverlässigkeit Österreich gegenüber in der Flottenfrage bewiesen hatten. Schwarzenberg lehnte daher ab, gegenwärtig aus Preußens bundesfeindlicher Haltung eine Kriegsfrage zu machen, zumal ein Exekutionsbeschluß gegen Preußen der Flotte wegen „nur ein Gegenstand verdienten Hohnes werden" könne. Es war nicht einfach Sultanslaune, wenn er Thun mit harten Worten vorwarf, seine Kompetenzen überschritten zu haben. Am 11. hatte derselbe Thun, der einige Tage früher geschrieben hatte,[137]) Preußen könne zur Zahlung nur durch Waffengewalt gezwungen werden, ihm telegraphiert, daß er morgen bereits den Exekutionsbeschluß fassen lassen wolle und auch nach Abgang des zweiten Telegramms hatte er eine schnelle Entscheidung über die Bundesfrage gewünscht. Schon Thuns mittelstaatliche Kollegen wußten, daß solch Beschluß wochenlange diplomatische Vorbereitungen und vielleicht monatelange Beratungen innerhalb und zwischen den Regierungen erforderte. Man konnte die Exekution gegen Preußen nicht von einem Tage zum anderen und nicht einmal „demnächst" beschließen. Wenn Thun das übersah, wenn er so weittragende Beschlüsse ohne Weisung seines Chef sofort in Frankfurt fassen und damit der eigenen wie den anderen Regierungen kaum Zeit lassen wollte, telegraphisch ihre Ansicht zu dem beabsichtigten Beschluß zu übermitteln, findet das allein seine Entschuldigung in der allgemeinen Aufregung dieser Tage. Schwarzenbergs Rüge, so scharf sie gefaßt war und so hart sie einem verdienstvollen Mann wie Thun klingen mochte, blieb im rein Sachlichen vielfach berechtigt und auch die Rechtfertigung, die Thun am 25. 1. seinem Chef sandte,[138]) konnte nicht alle Vorwürfe entkräften. Thuns Verhalten war wirklich, wenn er das auch nicht wahrhaben wollte, ein Verstoß „gegen die Anfangsgründe aller Diplomatie".[139])

Während dieser Thun-Schwarzenbergschen Episode hatten die Verhandlungen in Frankfurt sich durch mühevolle Beratungen in den Ausschüssen hindurchgeschleppt und schließlich am 24. 1.

---

[137]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Thun an Schwarzenberg, 3. 1. 52.

[138]) Teil des amtlichen Schreibens gedruckt: A. O. Meyer, S. 80. Das Privatschreiben: A. O. Meyer, S. 512 ff.

[139]) A. O. Meyer, S. 514. Thun an Schwarzenberg, 25. 1. 52.

auch zu einem Bundesbeschluß geführt.[140]) Der Ausschuß beantragte in fünf Punkten: Instruktionseinholung bis zum 10. 2. darüber, ob die Flotte organische Einrichtung und Bundeseigentum sei und ob der Bund bei Nichtanerkennung des Bundeseigentums trotzdem ein — von Preußen immer bestrittenes — Verfügungsrecht über die Flotte besitze. Am 10. 2. sollte dann die Auflösung folgen, wenn nicht inzwischen die Staaten des künftigen Nordseeflottenvereins Mitteilung von sicherer Aussicht auf Bildung eines solchen Vereins machten. Eine Garantie dieser Aussicht wollte man nur in einem besonders gesicherten Vorschuß dieser Regierungen für den Unterhalt vom 1. 1. 52 ab erblicken. Die folgenden Punkte beschäftigten sich dann bereits mit einigen Fragen der Veräußerung der Flotte. Das Entscheidende der Anträge blieb, daß man jetzt endlich die Rechtsfragen über das Verhältnis der Flotte zum Bund zu klären suchte, zugleich auch dem Nordseeflottenverein noch einmal bis zum 10. 2. eine Chance gab, ab 10. 2. aber notfalls zur Auflösung schreiten wollte. In derselben Sitzung brachte Bismarck zwei neue Anträge ein. Preußen verlangte sofortige Anerkennung des Bundeseigentums und sofortige Zahlung aller Rückstände von 1848. Falls dies nicht sofort beschlossen würde, schlug Preußen die sofortige Auflösung in einer für Preußen günstigen Form vor. Statt sofortiger Entscheidung wurden aber auch diese Anträge zur Instruktionseinholung bis zum 10. 2. gestellt.

Die preußischen Anträge haben ihre Vorgeschichte gehabt. Als durch den Beschluß vom Silvester die Lage fast hoffnungslos für Hannover geworden war, entschloß Hannover sich zu einem letzten Versuch, den es unter besseren Umständen stets mit Entrüstung von sich gewiesen hätte und der gerade deshalb die Lage kennzeichnet. Hannover begann mit Preußen zu verhandeln! Am 2. Januar hatte Duckwitz die Anregung gegeben, als er Schele schrieb:[141]) die Bildung eines Staatenvereins auf Grund des Kontingentsplans sei wenig aussichtsreich, man müsse daher sehen, ob sich in Berlin etwas für die Flotte Günstiges erreichen lasse. Er fügte als eigenen Vorschlag hinzu, der Kontingentsplan solle bestehen bleiben, aber Nordsee- und Ostsee-

[140]) B.Prot. 1852, § 25.

[141]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1f. Duckwitz an Schele, 2. 1. 52. Privat. Bär, S. 255 ff.

abteilung in gemeinschaftliche Unterhaltung und Verwaltung Preußens und der anderen deutschen Staaten genommen werden; gegen eine Gemeinsamkeit der Flottenverwaltung bestünden seit dem Septembervertrag keine größeren Bedenken als gegen die nun geschaffene Gemeinsamkeit in Handel und Verkehr; wenn Mittel- und Süddeutschland an der Flotte beteiligt seien, werde auch der preußische Einfluß auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.

Wie kam Duckwitz dazu, von Preußen etwas zu erwarten? Bisher war Preußen doch der Staat gewesen, der am schärfsten die Auflösung gefordert hatte. Noch im November war Duckwitz in Berlin anfangs auf eine erhebliche Abneigung gegen die Nordseeflotte gestoßen.[142]) Und jetzt Hoffnung auf Preußen? Duckwitz' Vorschlag wird nur verständlich aus einer veränderten Haltung Preußens. In der Zeit der Dresdener Konferenzen und während des Sommers allerdings war das Hauptziel Preußens tatsächlich die Auflösung und Erwerbung durch Preußen gewesen. Am 6. 9. 51 schrieb Bismarck seiner Gattin [143]) aus der Bundestagssitzung: „Nun muß ich abstimmen, um die Flotte zu zerstören und Preußisch zu machen." Zwar schwangen ab und an bei den preußischen Staatsmännern Gedanken und Hoffnungen auf eine unter preußischem Oberbefehl stehende norddeutsche Marine mit, die dann auch zusammen mit der Adriaflotte in einem losen Bundesverhältnis stehen konnte.[144]) Aber Äußerungen Manteuffels und vor allem Rochows [145]) deuten die Schwierigkeiten an, die man bis zu diesem Ziel überwinden zu müssen fürchtete. Auch Preußens Geldnöte spielten hierbei eine nicht unwichtige Rolle. Nur der König wünschte lebhaft die Erhaltung der Flotte, freilich auch er nur bei preußischer Oberleitung.[146]) An eine Marinestation an der Nordsee, die von Hannover so gefürchtet wurde, hat man wohl wenig gedacht, zumal

---

[142]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1f. Duckwitz an Neubourg, 10. 11. 51. Berlin.

[143]) G.W. XIV. 1, S. 240. Bismarck an seine Gattin, 6. 9. 51.

[144]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Prokesch an Schwarzenberg, 21. 7. 51. Auch v. Kamptz, preußischer Gesandter in Hamburg, wünschte gegenüber Smidt Beteiligung Preußens an der Nordseeflotte. G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 9. Kamptz an Manteuffel, 3. 6. 51.

[145]) Vgl. Rochows Kritik der königlichen Denkschrift. G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 9. Rochow an Manteuffel, 7. 7. 51. Vertraulich.

[146]) Denkschrift im Sinne und Auftrage des Königs, 24. 6. 51. Gedruckt: Zimmermann, S. 681—85.

in diesem Sommer und Herbst noch nicht einmal fest entschieden war, ob Preußen überhaupt seine kleine eigene Flotte in der Ostsee beibehalten oder auflösen werde.[147]) Die entscheidende Wendung liegt beim Septembervertrag. Prokesch meinte damals Ende September:[148]) „Wir sind in eine neue Phase der alten preußischen Politik eingetreten." Jetzt hoffte man in Berlin auf eine bessere Stimmung in Hannover, jetzt hoffte man, wie die Österreicher also mit Recht befürchtet haben, durch eine Zollvereinsmarine auf eine Stärkung des Zollvereins und der preußischen handelspolitischen Vorherrschaft. Es ist, als ob jetzt nach dem ersten Sieg über Österreich seit Olmütz der Offensivwille in Preußen neu erwacht und mit zielbewußtem, zähem Streben auch in der Marinefrage Erfolge zu erringen sucht. Manteuffel schrieb am 30. 11. an Bismarck:[149]) „Es ist wohl kaum anzunehmen, daß die übrigen Bundesstaaten über die vorgeschlagene gemeinsame Gründung einer Nordseeflotte sich verständigen werden. Kommt es dann zu definitiver Auflösung des jetzigen Nordseegeschwaders und fällt damit zugleich der Plan der Errichtung einer Bundesflotte, so wird es demnächst Preußen in die Hände gegeben sein, ganz unabhängig hiervon, die Zollvereinsstaaten zur Teilnahme an seiner Flotte für die gemeinsamen Zwecke des Zollvereins und in solcher Weise heranzuziehen, welche ihm die obere Leitung sichert." Ein Zeichen der veränderten Lage und auch des veränderten Geistes in der preußischen Bundesgesandtschaft war es, wenn Bismarck sofort diese Möglichkeiten übersah und erst vorsichtig und dann offen damit hervortrat. Bismarck wird für die preußische Flottenpolitik jetzt das, was Duckwitz für die Nordseegruppe und Prokesch für die österreichische Flottenpolitik bedeutete. Die meisten wesentlichen Anregungen und Wendungen der preußischen Flottenpolitik gehen nicht auf Manteuffel, sondern wie auch in den anderen Fragen der damaligen Politik auf Bismarck zurück.[150]) Als er Anfang Dezember wegen der hannoverschen Verfassungsfrage in Hannover weilte — gerade zur Zeit der hannoverschen Konferenz — warf er über eine norddeutsche Flotte in gemeinschaftlicher Direktion und in Verbindung mit

[147]) Wendlandt, S. 33 ff.
[148]) Prokesch, Briefe, S. 227. Prokesch an Schwarzenberg, 30. 9. 51.
[149]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 10. Manteuffel an Bismarck, 30. 11. 51.
[150]) Richthofen, S. 53.

der Ostseeflotte einige Äußerungen hin, die damals freilich kein sonderliches Interesse gefunden haben,[151]) obwohl Bismarck betonte, Preußen beanspruche keine Hegemonie in dieser Sache, wolle nur allgemeine Teilnahme, nur „eine Flotte der Seestaaten und wer sonst außer Österreich daran teilnehmen will", dagegen „keine Bundespräsidialflotte".[151]) Bismarck erstrebte also deutlich eine preußisch-hannoversche Flottenkonvention, eventuell auch eine Zollvereinsflotte.[152]) Dann hatte er während des Wirrwarrs Ende 1851 gegenüber Eisendecher,[153]) seinem oldenburgischen Kollegen, dem Lübecker Brehmer,[154]) Smidt, Kirchenpauer[155]) und anderen absichtlich von einer Zollvereinsmarine oder einer norddeutschen gesprochen, um bei den anderen eine Initiative in dieser Richtung hervorzulocken. Daß Preußen wegen des dann sicherlich hervorgerufenen Vorwurfs unionistischer Tendenzen solche Initiative nicht selbst ergreifen könnte, hat er stets hinzugesetzt. Dies alles und daß Eisendecher persönlich in Hannover davon sprach und daß jetzt Bothmer aus Frankfurt berichtete,[156]) Bismarck habe in einer Unterredung eine Naturalteilung der Flotte zwischen Preußen und Hannover und eine preußisch-hannoversch-oldenburgische Flotte bei bedeutenden Zugeständnissen an Hannover hinsichtlich des Kommandos vorgeschlagen, ließ dann in Hannover den Wunsch aufkommen, festzustellen, was Berlin wolle und ob die Möglichkeit einer preußisch-hannoverschen Flottenverständigung gegeben sei. Zugleich wollte man in Berlin auf Zahlung der letzten Vorschußumlage drängen. Schele sandte also am 5. 1. 1852 den hannoverschen Flottenreferenten, Legationsrat Neubourg, zu Manteuffel. Damit war eingetreten, was Schwarzenberg befürchtete: die Flottensache geriet vom Bunde weg in das Gebiet der Separatverhandlungen und des Sonderbündnisses.

Die Besprechungen zwischen Neubourg, Manteuffel, Lecoq und Bismarck, den Manteuffel vor allem wegen dieser Verhandlungen nach Berlin gerufen hatte,[157]) fanden vom 7. bis 9. 1.

---

[151]) Sta. Bremen, M. 4. d. 6. Smidt an Smidt junior. Hannover, 8. 12. 51.
[152]) G.W. XIV. 1, S. 250. Bismarck an Leopold von Gerlach, 20. 2. 52.
[153]) Bär, S. 264. Bismarck an Manteuffel, 3. 1. 52.
[154]) Sta. Bremen, M. 4. d. 6. Brehmer an Senator Smidt, 30. 12. 51.
[155]) Wohlwill, Die hamburgischen Bürgermeister, S. 68.
[156]) Bär, S. 258 ff. Bothmer an Schele, 2. 1. 52.
[157]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 11. Manteuffel an Bismarck, 5. 1. 52. Telegramm.

statt. Zuerst ließ sich alles ganz gut an. Preußen und besonders Bismarck hatten ja immer die Verständigung mit Hannover gewünscht. Als aber Preußen in einem Promemoria vom 9. 1. 52 gegen Zahlung der Vorschußumlage vom 8. 7. einen gemeinschaftlichen preußisch-hannoverschen Pfandbesitz und späterhin vielleicht einen gemeinsamen Besitz dieser Schiffe vorschlug,[158]) reiste Neubourg sofort ab. Die Gründe, warum die Mission Neubourgs gescheitert ist, lagen zweifellos in Hannovers Furcht, die Flottensache könnte durch Eingehen auf Preußens Vorschläge zu sehr dem Bunde entzogen und Preußen nur die Erwerbung der Schiffe für die eigene Marine erleichtert werden.[159]) Hannover aber hat sich aus Furcht vor seinem mächtigen Nachbarn in der Flottensache stets am Bunde festgeklammert. Auch einen späteren ähnlichen Versuch des preußischen Gesandten in Hannover, des Grafen Nostitz,[160]) wies Schele daher ab, vom hannoverschen Standpunkt aus mit Recht, denn Preußen wollte wirklich nichts anderes als Teilnahme an einer nicht unter direkter Verwaltung des Bundes stehenden Nordseeflotte, auf der Basis des Zollvereins oder eines Bündnisses mit den Nordseestaaten.[161]) Prokesch schrieb damals nach Hause:[162]) „Auf ein Nachgeben Preußens ist nicht zu rechnen. In der Flottenfrage liegt für dasselbe die ganze Frage der Herrschaft über Norddeutschland."

Hannover schlug jetzt wieder die alten Wege ein: es wandte sich an die Binnenstaaten, indem es am 31. 1. unter Hinweis auf die preußische Gefahr erneut die Bildung eines Nordseeflottenvereins des dritten Deutschland empfahl und damit den österreichischen Dreiflottenplan durch Erfüllung seiner Hauptvoraussetzung, der Verständigung unter den Triasstaaten, erneut lebendig zu machen suchte. Zugleich wies Schele Bothmer an, jetzt die Rechtsfragen der organischen Einrichtung und des Bundeseigentums wieder in den Vordergrund zu rücken.[163]) Er erhoffte davon Verschärfung des Streits zwischen Preußen und

---

[158]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 11. Promemoria, 9. 1. 52.

[159]) Vgl. Hannoversches Promemoria, 13. 1. 52. G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 11. Und: Sta. Hannover, H. 40. Generalia lg. Schele an Dalwigk, 14. 1. 52.

[160]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia lg. Nostitz an Schele, 19. 1. 52.

[161]) Bär, S. 304 ff. Bismarck an Manteuffel, 11. 2. 52.

[162]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Prokesch an Schwarzenberg, 19. 1. 52.

[163]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia lg. Schele an Bothmer, 13. 1. 52.

Österreich und den Binnenstaaten und glaubte, von daher vielleicht auf die Binnenstaaten einen Druck ausüben zu können, auf alle Fälle aber Zeit zu gewinnen. Man wollte in Hannover die Binnenstaaten etwas „zappeln" lassen und sah sie auf diese Weise schon mürbe werden.[164]) Die Vertreter der Binnenstaaten und selbst die Bremer schüttelten über diese Politik den Kopf. Der alte Smidt übte scharfe Kritik:[165]) die Lage werde täglich kritischer; es komme jetzt nicht mehr auf den Rechtsstandpunkt Hannovers an, der doch nie Anerkennung finden werde, sondern auf praktische Vorschläge über ein Präzipuum oder einen Vorschuß, denn vor allem fehle Geld in Frankfurt. Auch von Bremen aus drängte man nach praktischen Schritten:[166]) nach einer von Bayern und Hannover gemeinsam zu berufenden Konferenz. In Hannover glaubte man jedoch erst die Antworten auf die hannoverschen Bemühungen bei den Mittelstaaten abwarten zu müssen, besonders die Pfordtens auf einen Privatbrief Scheles,[167]) der für die Art, wie man in Hannover politische Erfolge zu erringen hoffte, recht bezeichnend ist: Schele stellte Pfordten noch einmal vor, wie sehr doch der Erwerb der Flotte durch Preußen die Souveränität aller Mittelstaaten gefährde; zu einem Präzipuum seien die Nordseestaaten bereit; dessen Höhe könne aber erst angegeben werden, wenn man wisse, wer sich am Verein beteiligen wolle; eine Verbindung der Flottenfrage mit der Zoll- und Handelseinigung könne man nicht unbedingt anerkennen; man hoffe, Bayern werde seine Flottenbeteiligung weiterhin nicht von so weit ausschauenden Dingen abhängig machen. Schele lehnte also die Hauptforderungen Bayerns ab oder hielt seine Antwort mindestens im Ungewissen, forderte aber trotzdem Bayerns Hilfe. Man glaubte in Hannover, sich das erlauben zu können, denn es schien begründete Aussicht auf eine flottenfreundlichere Haltung Bayerns vorhanden.

Die Wendung Münchens dazu liegt wahrscheinlich begründet in der Tatsache, daß man sich dem Höhepunkt der handelspolitischen Krise näherte. Pfordten hatte sich ja schon vorher geneigt gezeigt, für die Flotte beizusteuern, hatte aber immer nur von mäßigen Beiträgen gesprochen. Jetzt ließ er sich endlich zu einem festen Angebot herbei. Am 7. 1. konnte Knesebeck nach

[164]) Sta. Bremen, M. 4. d. 6. Neubourg an Duckwitz, 21. 1. 52.
[165]) Sta. Bremen, M. 4. d. 6. Smidt junior an Duckwitz, 15. 1. 52.
[166]) Sta. Bremen, M. 4. d. 6. Bremischer Senat an Schele, 17. 1. 52.
[167]) Sta. Bremen, M. 4. d. 6. Schele an Pfordten, 13. 1. 52.

Hannover berichten,[168]) die bayrische Regierung werde bereit sein, 800 000 Gulden einmalig für die Errichtung der neuen Nordseeflotte und jährlich 200 000 Gulden für den Unterhalt zu geben; nach Fertigstellung der Festungsbauten von Rastatt und Ulm, die alle deutschen Staaten finanziell stark belasteten, werde Bayern sogar sehr viel höhere Aufwendungen für die Flotte machen können; Bayern erwarte von Hannover günstige detaillierte Vorschläge und, wie das Telegramm vom gleichen Tage hinzufügte: „Eingehen auf die österreichische Zolleinigung, wenn auch erst für die Zukunft." Die offizielle Bekanntgabe dieses Vorschlags erfolgte in einer Instruktion an Schrenk[169]) vom 24. 1. 52: Bayerns Bedingungen waren ein Präzipuum der Nordseestaaten und eine befriedigende Lösung der Handels- und Zollverhältnisse. Der entscheidende Satz lautete: „Die k. Regierung wird daher die oben angedeuteten Verpflichtungen nur dann übernehmen können, wenn sowohl über den am 7. Sept. v. J. zwischen den k. Regierungen von Preußen und Hannover abgeschlossenen Vertrag über die Vereinigung des Steuervereins mit dem Zollvereine, als über die von Österreich jetzt in Wien gemachten Vorschläge bezüglich seiner Vereinigung mit dem Zollvereine Einverständnis erreicht wird";[170]) bis zur Entscheidung dieser Frage müsse provisorische Fürsorge durch die Staaten des künftigen Flottenvereins getroffen werden; aber nur, wenn die Rückerstattung solcher Vorschüsse durch einen Bundesbeschluß völlig gesichert sei, könne Bayern zahlen. Dieses Angebot, das Bayern auch an Wien und die befreundeten süd- und mitteldeutschen Staaten übermitteln ließ, war unmöglich mehr bloße Bemäntelung einer Flottenabgeneigtheit. Einige Sätze aus Pfordtens vertraulicher Instruktion beweisen die Ernsthaftigkeit der bayrischen Absichten:[171]) „Ich verhehle ... nicht,

[168]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia lg. Telegramm und Immediatbericht Knesebecks, 7. 1. 52.

[169]) Sta. Dresden, Loc. 30356. v. 2. Pfordten an Schrenk, 24. 1. 52. Abdruck in der bayrischen Abstimmung, 16. 2. 52. B.Prot. 1852, S. 202 f.

[170]) Der Antrag Pfordtens an den König, 6. 1. 52 (Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/50), fordert als Bedingung Modifikationen am Septembervertrag, die durch das Interesse und die Ehre der Zollvereinsstaaten bedingt sind, und eine verbindliche Zustimmung Hannovers zum Eintritt Österreichs in den Zollverein. Die letzte Bedingung wurde bald darauf entsprechend den neuen österreichischen Vorschlägen bei der Wiener Konferenz abgeändert auf Zustimmung zu diesen Vorschlägen.

[171]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/50. Pfordten an Schrenk, 24. 1. 52. Vertraulich.

daß hier der Entschluß zu dem großen Opfer für die Flotte vorzüglich in der Hoffnung gefaßt worden ist, Hannover zu bestimmen, dem Eintritte Österreichs in den Zollverein beizustimmen und einige Modifikationen an seinem Septembervertrage anzunehmen. Ja, wir betrachten ein solches Verhalten Hannovers geradezu als Bedingung unserer Leistungen für die Flotte ... Wir können nur dann zur Flotte mitwirken, wenn wir dadurch eine Minderung der finanziellen Nachteile und eine Beseitigung der politischen Gefahren des Septembervertrages erreichen"; den Vorschuß werde Bayern sofort zahlen, wenn Hannover auf den Wiener Konferenzen die gewünschte Haltung einnehme und das Geld durch Bundesbeschluß und vor allem die Zustimmung auch Preußens gesichert sei. Und in einem streng vertraulichen privaten Schreiben [172]) eröffnete Pfordten seinem hannoverschen Kollegen dann einen selten offenen und klaren Gesamtausblick auf die deutsche Politik Bayerns, aus der Pfordten seine Flottenhaltung begründete: den Septembervertrag nennt er eine zollpolitische Neuauflage des Radowitzschen Maibündnisses von 1849; damals stellte man den preußisch-deutschen Bundesstaat neben einen Freundschaftsvertrag mit Österreich, heute den preußisch-deutschen Zollverein neben einen Handelsvertrag mit Österreich, und dieser wirtschaftspolitischen Suprematie Preußens werde die politische bald folgen, der Bund aber neben dem Zollverein jede Bedeutung verlieren. Das einzige Mittel, dies zu verhindern, sei die Zolleinigung mit Österreich. Als Gegengabe für die Flotte wünscht Pfordten, daß Hannover mit den Mittelstaaten auf den Wiener Konferenzen eine Verabredung über den Eintritt Österreichs in den Zollverein 1859 unterzeichne, auf Grund deren Österreich an den kommenden und entscheidenden Berliner Zollkonferenzen teilnehmen dürfe. Einige finanzielle Erleichterungen am Septembervertrag seien Bayern ebenfalls erwünscht. Auch erschienen solche Modifikationen Pfordten nach den preußischen Rücksichtslosigkeiten bei Abschluß des Septembervertrages, dieses ersten Versuches „einer Art Diktatur", der sonst gefährdeten Selbständigkeit der Mittelstaaten wegen geboten. Damit ordnete der bayrische Ministerpräsident also seine Flottenpolitik der Handelspolitik völlig unter und versuchte, Hannover, das auf den augenblicklich tagenden Wiener Konfe-

[172]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/49. Pfordten an Schele, 24. 1. 52.

renzen eine wenig freundliche Haltung gegenüber der mitteleuropäischen Zolleinigung einnahm, zu einer völligen Umkehr seiner Handelspolitik zu bewegen durch eine Verpflichtung auf eine spätere Zolleinigung und auf die sehnlich erstrebte Beteiligung Österreichs an den Berliner Konferenzen. Österreich hatte ja an sich als Nichtmitglied des Zollvereins keinen Zutritt zu diesen; seine Anwesenheit hätte aber den Zusammenbruch der bisherigen preußischen Handelspolitik und damit womöglich überhaupt das Ende der preußischen Großmachtstellung bedeutet. Daß Pfordten die Tragweite und die Gunst der Stunde so klar begriff, zeichnet ihn selbst als von einer gewissen Großzügigkeit des politischen Denkens, von „Empfänglichkeit für höhere Konzeptionen", wie Knesebeck einmal gesagt hat.[173])

Wie aber stellten sich die anderen Mittelstaaten zu Pfordtens Vorschlag? Die Nachrichten aus Karlsruhe [174]) und Darmstadt [175]) lauteten im wesentlichen auf Zustimmung, dagegen stieß Neumayr[176]) in Stuttgart beim König auf hartnäckigsten Widerstand. Von Württemberg war deshalb kaum etwas zu erwarten, obwohl der Ministerpräsident Baron Neurath dem bayrischen Vorschlag zugestimmt hätte. Vor allem die finanziellen Opfer schienen Württemberg viel zu hoch.

Sehr wichtig mußte für Bayern Sachsens Haltung sein. Dort hatte Beust, angeregt durch die Nachrichten aus München, einen eigenen Versuch in ähnlicher Richtung unternommen. Beust sandte am 24. 1. 51 den Legationsrat von Carlowitz nach Hannover, um sich von Schele Aufklärung über seine Bereitschaft zu Präzipuum und Anerkennung der Verbindung von Flotte und Handels- und Zolleinigung zu holen.[177]) Carlowitz überreichte bei dieser Gelegenheit eine Denkschrift,[178]) die klipp und klar aussprach, was auch Pfordten gelegentlich gemeint hat, daß nämlich die Frage, ob Preußen die Nordseeflotte besitze oder nicht, für die Binnenstaaten und ihre politische Selbständig-

---

[173]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1e. Knesebeck an Münchhausen, 16. 6. 51.

[174]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/50. Bericht Vergers, 27. 1. 52.

[175]) Sta. Dresden, Loc. 30356. Könneritz (Wien) an Beust, 15. 1. 52.

[176]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/50. Bericht Neumayrs, 28. 1. 52.

[177]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/50. Bericht Gises, 23. 1. 52. Dresden.

[178]) Sta. Dresden, Loc. 30356. v. 2. Exposé: Der gegenwärtige Stand der Flottenfrage, 24. 1. 52.

keit ziemlich gleichgültig sei,[179]) daß die Entscheidung über die politische Präponderanz Preußens vielmehr in der Handelsfrage liege; nur bei einer Verbindung mit der Zollfrage würden daher die Binnenstaaten Interesse für die Flotte gewinnen können. Das Exposé machte dann den Vorschlag, vielleicht, wenn man sich jetzt noch nicht über die gegenseitigen Zugeständnisse aussprechen wolle oder könne, die Flottenfrage auf den Berliner Konferenzen zusammen mit der handelspolitischen zur Erledigung zu bringen und die Flotte bis dahin durch Vorschüsse zu unterhalten. „Zeigt sich nun die k. hannoversche Regierung geneigt, bei den Berliner Verhandlungen die prinzipiellen[180]) Nachteile des Vertragsabschlusses vom 7. Sept. von uns abwenden oder mindern zu helfen, sei es durch Modifikationen des Vertrags, sei es durch Akzeptation der Wiener Verabredungen, so werden wir auch unsererseits geneigt sein, an der Nordseeflotte uns zu beteiligen. Beharrt dagegen die k. hannoversche Regierung auf eine Trennung beider Fragen und will sie in Gemeinschaft mit Preußen die unbedingte Annahme des Septembervertrags verlangen, so wird sie selbst eingestehen müssen, daß sie damit die Flottenfrage für uns zu einer vollkommen gleichgültigen macht. Denn sie versetzt uns in die Alternative entweder uns zu submittieren, wo alsdann das Mehr oder Minder des preuß. Übergewichts nicht mehr in Betracht kommt, oder aus dem Zollverein auszuscheiden, wo es alsdann geradezu lächerlich sein würde, wenn wir uns bei einer Nordseeflotte beteiligen wollten." Dieser Vorschlag zeigt das gleiche Ziel wie der bayrische: Modifikation des Septembervertrages und Eingehen Hannovers auf die Wiener Verabredungen, aber einen anderen Weg. Bayern bot offen einen Preis für Unterstützung in der Handelspolitik, Sachsen wollte erst sondieren. Pfordten wünschte offenbar eine Unterstützung durch Hannover schon auf der Wiener Konferenz, Beust wollte sich die Flotte aufsparen als Handelsobjekt für die Berliner. Beust, das fühlt man

---

[179]) Beust hat hier wie auch gegenüber den anderen Mächten und besonders Österreich die Ansicht vertreten, daß Preußens Ansprüche auf Teilung der bestehenden Flotte wie auch auf Beteiligung an der Nordseeflotte nicht ungerechtfertigt seien. Die Entscheidung über eine preußische Hegemonie in Norddeutschland sah Beust liegen nicht im Besitz der Nordseeflotte, sondern im Ausgang der Handelskrise.

[180]) Durchstrichen von Beust: „und materiellen".

deutlich, war hinsichtlich der finanziellen Opfer für die Flotte bedeutend vorsichtiger und ängstlicher als Pfordten. Daher war er denn auch nicht sogleich bereit, Pfordtens Plan zuzustimmen, wartete vielmehr das Ergebnis der Mission Carlowitz ab und trat erst dann dem bayrischen Angebot bei. Im Zusammenhang mit den sächsisch-hannoverschen Verhandlungen hatte er eine Auseinandersetzung[181]) mit seinem Berliner Gesandten von Könneritz, der die neue Wendung der sächsischen Politik lebhaft bedauerte und seinem Chef schrieb, die Verknüpfung von Zoll- und Flottenfrage kompliziere nur die an sich schon schwierige Handelsfrage und reize Preußen, dessen Gläubigerstandpunkt gegenüber der Flotte völlig gerechtfertigt sei, in ganz unnötiger Weise dadurch, daß Sachsen sich durch seinen neuen Versuch den Verdacht auflade, durch die Verhandlung der Flottenfrage auf den Berliner Konferenzen Österreich indirekt bei diesen Verhandlungen einschmuggeln zu wollen. Beust stritt Könneritz gegenüber die Absicht, die Flottenfrage auf den Konferenzen direkt behandeln zu wollen, ab und meinte, man werde die Verknüpfung lediglich Hannover entgegenstellen, um am Septembervertrag einige finanzielle Erleichterungen zu erreichen, und endete mit einer verhüllten Drohung gegen Preußen wegen seines deutlichen Strebens zum Bundesbruch. Es erscheint aber sehr fraglich, ob er dem preußenfreundlichen Könneritz seine wirkliche Meinung mitgeteilt hat. Denn Kuefstein meldet am 4. 2. 52 nach Wien,[182]) Beust wolle die Flottenverhandlungen mit den über Zollverein und Septembervertrag handelnden kommenden Berliner Konferenzen „konnex" machen. Könneritz antwortete in einem klugen Bericht noch einmal: Auch wenn man die Flottenfrage nicht auf der Berliner Konferenz verhandle, sei doch das Resultat das gleiche, neues Mißtrauen bei Preußen, daß man durch den neuen Versuch den Septembervertrag neutralisieren oder durchlöchern wolle; auch sei wohl Hannover zu sehr gebunden, als daß es diesen Wünschen nachgeben könnte. Könneritz sah klar die geringen Aussichten auf einen Erfolg der binnenstaatlichen Versuche, aber er stand offenbar mit seiner preußenfreundlichen Haltung Beust viel zu fern, um ihn beeinflussen zu können.

---

[181]) Sta. Dresden, Loc. 30356. v. 2. Könneritz (Berlin) an Beust, 31. 1. 52. Beust an Könneritz, 1. 2. 52. Könneritz (Berlin) an Beust, 12. 2. 52.

[182]) H.H.Sta. P, A. Fasz. II, 75. Kuefstein an Schwarzenberg, 4. 2. 52.

Wie recht er aber mit seinen Befürchtungen hatte, zeigt die Haltung, die Hannover gegenüber den beiden binnenstaatlichen Angeboten einnahm. In der mündlichen Besprechung mit Carlowitz gab Schele keine positiven Zusagen, aber er war doch bereit, die Flottenfrage uno actu mit der Handelsfrage auf den Berliner Konferenzen zur Erledigung zu bringen. Er zeigte den sehnlichsten Wunsch nach dem Besitz der Flotte, in der er ein Gegengewicht gegen die Folgen des Septembervertrags zu sehen behauptete und nannte den Septembervertrag Carlowitz gegenüber geradezu die Mediatisierung Hannovers. So waren diese Nachrichten aus Hannover für Beust keine direkt schlechten, und er beabsichtigte daher, die Stimmung dort auszunutzen und die Flotte so teuer wie möglich zu verkaufen.[183]) Aber das hannoversche Antwort-Memorandum vom 27. 1. kam doch einer freilich sehr vorsichtig umschriebenen Ablehnung gleich und löste daher in Dresden nicht gerade Befriedigung aus:[184]) eine zwangsläufige Wechselwirkung der Flotten- und Handelsfrage wurde nicht zugestanden; mit einer Verschiebung bis zu den Berliner Konferenzen war man eventuell einverstanden, wofern Österreich und die Mittelstaaten ebenfalls zu Vorschüssen bereit seien; über eine Annahme der Modifikationen prinzipieller Art am Septembervertrag oder der Wiener Verabredungen lehnte man eine bestimmte Äußerung zur Zeit ab, stellte aber die Rücksicht auf das eigene Land in den Vordergrund und die Höhe des hannoverschen Präzipuums machte man wieder abhängig von der Größe der Beteiligung der anderen am Nordseeflottenverein. Einige Tage später sprach Schele sich in einem Privatbrief[185]) vertraulich gegen Pfordten in ganz ähnlichem Sinne aus: er betonte nicht unrichtig die erhebliche, von den Binnenstaaten sicher unterschätzte wirtschaftspolitische Gefahr einer preußisch geführten Nordseeflotte für die ganze deutsche Handelspolitik, sagte dann aber weiter, daß Hannover für Erhaltung der Flotte eine wesentliche Schmälerung der Vorteile des Septembervertrags, etwa einen Verzicht auf das Zollpräzipuum dieses Vertrags, nicht zulassen und über die noch ganz unübersehbare

---

[183]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Kuefstein an Schwarzenberg, 4. 2. 52; G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 11. Galen an Manteuffel, 31. 1. 52; Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/50. Bericht Gises, 3. 2. 52.

[184]) Sta. Dresden, Loc. 30356. v. 2. Hannoversches Memorandum, 27. 1. 52.

[185]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/49. Schele an Pfordten, 31. 1. 52.

Zolleinigung wegen der volkswirtschaftlichen Verhältnisse Norddeutschlands unmöglich zur Zeit bindende Erklärungen abgeben könne, zumal Hannover durch den Septembervertrag auf zwölf Jahre an Preußen gebunden und eine Änderung daran nur mit dessen Zustimmung zu erlangen sei. Schele meinte aber, eine gemeinsame deutsche Flotte werde in Deutschland langsam eine Verschmelzung der Interessen und Sympathien hervorbringen, die jetzt unerreichbar sei. Die Höhe des bayrischen Angebots hielt er als anfängliche Leistung Pfordten gegenüber für völlig zureichend und erklärte sich — die einzige positive Zusage — in diesen Tagen bereit zu einem Beitrag in Höhe des bayrischen. Bothmer freilich[186]) berechnete, daß bei einem Bedarf von 1,4 Millionen Gulden oder 800 000 Talern die Seestaaten ein siebenfaches Präzipuum übernehmen müßten, wenn die übrigen Staaten nach dem bayrischen Maßstab zahlten, und hielt deshalb und, weil es unmöglich sei, erst die Handels- und Zollösung abzuwarten, Bayerns Angebot für wenig brauchbar, ebenso auch Smidt.[187]) Es kam hinzu, daß der von Bayern angebotene Vorschuß von Pfordten an die preußische Zustimmung geknüpft wurde, die man natürlich nie bekommen hätte. Bismarck meinte deshalb auch zu Bothmer,[186]) Bayern versuche nur, „sich mit guter Miene aus der Sache zu ziehen", doch wird man bei solcher übrigens unrichtigen Wertung bedenken müssen, daß Bismarck als preußischer Diplomat ein Interesse hatte, die Bemühungen der Mittelstaaten als wenig aussichtsreich hinzustellen. Freilich scheint es, als ob dies wenigstens anfangs Bismarcks ehrliche Überzeugung war, und man würde eine Erklärung dann nur darin suchen können, daß den preußischen Staatsmännern die Ernsthaftigkeit der binnenstaatlichen Angriffe auf die hannoversche Stellung in der Handelsfrage wohl nicht immer ganz bewußt geworden ist,[188]) da sie, wie die Unterredung zwischen Bismarck und Schrenk Ende Januar beweist, natürlich von den

---

[186]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1g. Bothmer an Schele, 27. und 28. 1. 52.

[187]) Sta. Bremen, M. 4. d. 6. Smidt junior an Mohr, 27. 1. 52.

[188]) In den preußischen Flottenakten und den reichlich gedruckten preußischen Nachlässen finden sich fast keine Hinweise auf Zusammenhänge der Zoll- und Flottenfrage. Vielleicht hängt das mit Bismarcks häufigen mündlichen Besprechungen in Berlin zusammen, sicherlich auch mit der politischen Isolierung Preußens, die sowohl den genügenden Empfang von Nachrichten aus dem anderen Lager wie auch die schriftliche Niederlegung der eigenen Ziele und Absichten stark behinderte.

vertraulichen Verhandlungen der Mittelstaaten das Entscheidende vielfach gar nicht erfuhren.[189])

Auch Preußen war während all dieser Verhandlungen nicht untätig geblieben. Als es die Verständigung mit Hannover scheitern sah, ging es sofort zu einem energischen Angriff gegen den Hauptgegner Österreich über. Preußen hatte sich bisher gegenüber der Rechtsfrage, ob die Flotte Bundeseigentum sei oder nicht, ziemlich gleichgültig verhalten, weil im Bejahungsfall zuerst einmal die Rückstände von 1848 eingezogen werden würden, was besonders Österreich in eine unangenehme Lage gebracht hätte, und weil im Verneinungsfall die Flotte Eigentum der Staaten werden mußte, die bisher bezahlt hatten, weil damit also Preußen einen bedeutenden Anteil bei der Verteilung der Schiffe oder im Falle der Erhaltung der Flotte eine führende Stellung darin erhielte. Wenn Preußen jetzt darauf drängte, daß die Flotte als Bundeseigentum anerkannt werde, dann war diese Stellungnahme ein deutlicher Vorstoß gegen Österreich. Kam ein solcher Bundesbeschluß nicht zustande, dann konnte Preußen dem Bunde das Verfügungsrecht über die Flotte absprechen und, falls der Bund trotzdem sich ein Verfügungsrecht zuerkannte, dies als Eingriff in fremdes Eigentum und als völlige Mißachtung der preußischen Rechte brandmarken. Kam der Beschluß zustande, dann war Österreich in höchster Not: dann mußte Österreich, das doch immer die Berechtigung von Mehrheitsbeschlüssen vertreten hatte, sich auch diesem Beschluß beugen und zahlen oder es blieb bei seiner bisherigen Weigerung und trat dann zwangsläufig in dieselbe Isolierung und Bundesfeindlichkeit, in der bis jetzt Preußen sich befand, während dann gerade Preußen sich dem Mehrheitsbeschluß gefügt haben würde. Die rechtliche und moralische Stellung Preußens war also unleugbar stark und jeder der beiden Wege mußte schließlich irgendwie in dem großen Prinzip- und Kompetenzstreit zu einem preußischen Siege führen, aber der zweite, der Österreich zu einer Entscheidung für Zahlung oder Isolierung zwang, war natürlich politisch weitaus günstiger. Bismarck hatte diese Möglichkeit schon längere Zeit im Auge[190]) und tat jetzt mit dem preußischen Antrag vom 24. 1.

[189]) Gespräch Bismarck-Schrenk. G.W. I, S. 132. Bismarck an Manteuffel, 29. 1. 52.

[190]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Thun an Schwarzenberg 3. 1. 52.

den entscheidenden Schritt. Er entfaltete in den folgenden Tagen eine ungeheure Aktivität, um überall eine Beeinflussung im preußischen Sinne, also zugunsten der Anerkennung des Bundeseigentums, zu erreichen.

Die Aufregung, die sich darauf hin des österreichischen Lagers bemächtigte, ist daher nicht verwunderlich. Natürlich erkannte man klar, was Preußen beabsichtigte. Die Aufrollung dieser für Österreich sehr peinlichen Rechtsfragen hatte man bisher mit Geschick vermieden. Jetzt galt es, gewandt den Kopf aus der schon halb geschlossenen Schlinge zu ziehen. Am 1. 2. 52 überreichten die österreichischen Vertreter bei allen deutschen Höfen, außer in Kopenhagen, den Haag und Berlin, ein österreichisches Promemoria,[191]) das einen österreichischen Versuch in dieser Richtung darstellte: die Flotte sei niemals Bundeseigentum gewesen; ein Mehrheitsbeschluß auf Anerkennung als Bundeseigentum könne Österreich niemals zur Nachzahlung verpflichten; der einzige Weg aus dem Streit sei die allseitige gütliche Verständigung ohne Entscheid der prinzipiellen Frage, nicht dagegen die preußische Alternative; der Bund dürfe aber trotzdem über eine Auflösung mit Mehrheit beschließen und diese durchführen. Dementsprechend schwieg sich dann die Instruktion für die Abstimmung über die Ausschußanträge vom 24. 1. zur Frage des Bundeseigentums einfach durch Stimmenthaltung aus, billigte aber dem Bunde trotzdem das Auflösungsrecht zu. Diese reichlich gezwungene Rechtsauffassung empfahl Österreich unter Hinweis auf die preußische Gefahr dringend den Bundesgenossen, und es wiederholte seine Mahnung in einem Zirkular[192]) vom 7. 2. Österreich erhob darin gegen Preußen die heftigsten Anklagen wegen seiner bundesfeindlichen Haltung und sah die Rettung nur in einer enggeschlossenen Phalanx der bundestreuen Regierungen, d. h. zugunsten der österreichischen Stellung. Es fand aber nirgends rechten Anklang damit.

Hannover, für das diese österreichische Empfehlung schon wegen seiner bisherigen Rechtsstellung unerfüllbar war, brachte die Idee vor,[193]) die Entscheidung auf die Berliner Konferenzen

---

[191]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Promemoria, 1. 2. 52.

[192]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Zirkular an die Gesandten in Dresden, Stuttgart, Karlsruhe, Kassel, Frankfurt, 7. 2. 52.

[193]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Schele an Koller, 5. 2. 52.

zu verschieben, die eine günstige Gelegenheit für eine allseitige Flottenverständigung darböten, und bis dahin den Unterhalt durch Vorschüsse eines zu bildenden Vereins interessierter Regierungen zu bestreiten. Prokesch fand diesen Vorschlag in manchem gar nicht so übel, schon wegen des inneren Zusammenhangs mit der allgemeinen Zoll- und Handelseinigung.[194]) Erfolg hat Hannover damit aber nicht gehabt. Als Österreichs Vertreter in Hannover, Baron Koller, dann versuchte,[195]) Hannover zu der ausdrücklichen Erklärung zu bewegen, daß Österreich zur Nachzahlung nicht verpflichtet sei, ließ Schele die Furcht durchblicken, Preußen könne dadurch gereizt werden. Nichts zeigt deutlicher als dies die ganze Situation Hannovers: das Ministerium im Grunde stark österreichfreundlich, aber durch den Septembervertrag und das Interesse des Landes gezwungen, in der Handelspolitik wie auch allgemein gegen Preußen Rücksichten walten zu lassen. Für Preußen freilich war Hannover damit kein sicherer Verbündeter. Schon die Instruktion Neubourgs[196]) für seine Mission Anfang Januar hatte empfohlen, in Berlin darauf hinzuweisen, daß die Süddeutschen für eine Flotte nur zahlen würden, „wenn der Zollverein in seiner Ausdehnung auf Süddeutschland erhalten bleibt". Darin lag der Versuch, auf Preußen im Sinne einer den Binnenstaaten freundlichen Haltung einen leichten Druck auszuüben. Jetzt Mitte Februar befürwortete Schele gegenüber Manteuffel die Einladung Österreichs zur Berliner Konferenz und sprach sich dagegen aus,[197]) daß man Dinge, die ganz Deutschland beträfen, dem Bunde zugunsten von Separatverhandlungen entzöge. Also einen gewissen Erfolg scheinen die Bemühungen der Binnenstaaten bei Hannover und dann eine Leipziger Unterredung Scheles mit Beust Mitte Februar[198]) doch gehabt zu haben. Hannover drängte in Berlin auf Annahme der österreichischen Wünsche, natürlich vergeblich, aber solche Stimmung in Hannover war geeignet, die Hoffnung der Binnenstaaten auf einen Erfolg ihrer Flottenvorschläge und ihres Drängens in Hannover weiterhin zu beleben.

---

[194]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Prokesch an Schwarzenberg, 6. 2. 52.
[195]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Koller an Schwarzenberg, 10. 2. 52.
[196]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1g. Instruktion, 5. 1. 52.
[197]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Koller an Schwarzenberg, 17. 2. 52.
[198]) Zimmermann, S. 371. Gaertner, S. 209.

In diesen Tagen hat die Krise in Frankfurt ihren Höhe- und Wendepunkt erreicht.[199]) Die Berliner Regierung und vor allem Bismarck in Frankfurt hatten mit den schärfsten Mitteln, mit Abreise Bismarcks und mit Bundesbruch gedroht. Am russischen Hof und in den anderen Hauptstädten Europas begann man sich für den Flottenstreit zu interessieren. Rußland griff durch seinen Stuttgarter Gesandten Fürst Gortschakow ein und versuchte zu beruhigen. Österreich aber wünschte dringend eine gütliche Beilegung des Konflikts und war sogar zu einer Abschlagszahlung auf seinen Matrikularanteil von 1848 bereit. Auch die anderen ersehnten längst den Frieden. Dadurch gelang es Bismarck, in der Sitzung vom 16. 2. wenigstens einen Teil der preußischen Wünsche durchzudrücken.[200]) Der Rechtsstandpunkt Preußens gelangte freilich nicht zu einem völligen Sieg. Allgemein wurde zwar mit Ausnahme Österreichs, das seinerseits dem Bundesbeschluß die Gültigkeit absprach, die Flotte endlich als Bundeseigentum anerkannt und damit dem Bund das Verfügungsrecht durch Mehrheitsbeschlüsse beigelegt, aber die ausdrückliche Anerkennung der Folgerung daraus, die Nachzahlungspflicht, auf die es Preußen vor allem ankam, konnte Thun mit Hilfe der anderen ebenfalls rückständigen Binnenstaaten verhindern. Bismarck gab daher auch sofort seine Absicht kund, einen Antrag auf Nachzahlungspflicht zu stellen. Freilich hat er später auf solch scharfes Vorgehen verzichtet, da Preußen auf praktischem Wege einen wesentlichen Erfolg errungen hatte. In mehrtägiger Vorarbeit mit mehreren Kollegen und unter Billigung Thuns hatte der preußische Gesandte einen Kaufvertrag Preußens mit dem Bunde formuliert. Preußen kauft die beiden Schiffe „Eckernförde" und „Barbarossa" und zahlt sofort einen Teil der Kaufsumme, der dem preußischen Anteil an der Umlage vom 8. 7. gleichkam, 160 000 Gulden, in bar. Der Rest wird von Preußens Guthaben an der Flotte abgerechnet. Der Vertrag sollte aber erst definitive Geltung erlangen, wenn bis zum 31. 3. ein Nordseeflottenverein, der dann unter Rückerstattung der 160 000 Gulden die Schiffe übernommen hätte, nicht zustande gekommen sei. Der Bund beschloß Instruktionseinholung darüber, aber es konnte kaum

---

[199]) Vgl. A. O. Meyer, S. 81—97.

[200]) B.Prot. 1852, § 30.

ein Zweifel bestehen, daß dieser Vertrag angenommen werden würde, und er hat denn auch tatsächlich am 6. 3. Billigung gefunden.[201]) Nur Hannover war am 6. 3. dagegen und Sachsen stimmte zu, wünschte aber dringend eine Verschiebung der Frist für Bildung des Nordseeflottenvereins bis zum 1. 7. 52, natürlich, um die Flotte dann während der Berliner Konferenzen als Druckmittel auf Hannover zu benutzen. Das lag aber zweifellos gar nicht im preußischen Interesse und wir dürfen annehmen, daß neben dem Wunsch, den Flottenstreit endlich zu beenden, gerade die Furcht vor einer unangenehmen Verquickung der Flotten- und Zollfrage Preußen zu seinem Angebot bewogen hat. Auch der finanzielle Vorteil, daß es für eine verhältnismäßig geringe Barsumme zwei gute Schiffe erhielt, sprach mit. Vor allem aber hatte Preußen jetzt am 16. 2. endlich eines erreicht: die Festsetzung eines Termins, an dem die Auflösung erfolgen sollte. Das bedeutete einen völligen politischen Sieg. Wenn es noch eine Frist bis zum 31. 3. zugestand, dann nur deshalb, weil es jetzt beabsichtigte, selbst dem künftigen Nordseeflottenverein beizutreten, und daher seine Bildung ermöglichen wollte.

Wir berühren damit einen neuen Zug in der Flottenpolitik Preußens. Bisher hatte Preußen sich unter Anwendung der äußersten Mittel, aber schließlich doch mit Erfolg bemüht, die Bundesflotte zu verhindern. Seine Versuche auf Bildung einer vom Bund unabhängigen norddeutschen oder Zollvereinsmarine hatten sich wegen der politischen Isolierung Preußens mehr im Hintergrund halten müssen. Jetzt ging Preußen offen zum Angriff über, indem es selbst seinen Beitritt zum Nordseeflottenverein anbot, also durch seine Teilnahme einen Flottenverein schaffen wollte, der alle oder die meisten Zollvereinsstaaten umfaßt hätte und so indirekt im losen Rahmen der Bundesflotte und durch die Bundesversammlung selbst dasselbe Ziel erreichen würde, das es schon durch die separaten Verhandlungen über eine preußisch-hannoversche Flottenunion außerhalb des Bundes angestrebt hatte.[202]) Am 9. 2. bat Bismarck Manteuffel bereits um Genehmigung dieses seines Vorschlags,[203])

---

[201]) B.Prot. 1852, § 61.

[202]) G.W. I, S. 140. Bismarck an Manteuffel, 9. 2. 52.

[203]) Genaue Darlegung des Vorschlags: Bismarck an Manteuffel, 11. 2. 52. Bär, S. 306.

die er vier Tage darauf auch erhielt.[204]) Da Schrenk, Bothmer, Reinhard und andere diesen Gedanken freundlich aufnahmen, glaubte Bismarck, wirklich Aussicht auf Erfolg zu haben, und er hat in den nächsten Tagen daraufhin überall vertraulich angeklopft. Wie er diese Nordseekontingentsflotte mit preußischer Teilnahme auffaßte, hat er selbst einmal gesagt:[205]) „In seiner Durchführung liegt die Bildung einer deutschen Flotte unter Preußen ohne Österreich." Bismarck entfaltete für diesen Gedanken, dessen Verwirklichung er „als einen großen Erfolg unserer deutschen Politik" [206]) ansah, einen fast leidenschaftlichen Eifer. Am 17. 2., sofort nach dem preußischen Erfolg vom Tage vorher, drängte er in Berlin auf einen preußischen Schritt bei den anderen Regierungen für Berufung einer Konferenz von Bevollmächtigten.[206]) Am 20. 2. stellte er Leopold von Gerlach die Gunst der Lage für ein rasches preußisches Vorgehen und die Stärkung des preußischen Ansehens in Übersee und beim deutschen Volke vor,[207]) wenn Preußen in dieser Hinsicht einen Erfolg zu verzeichnen hätte. In Berlin war man zu Bismarcks lebhaftem Bedauern aber zu einer derartigen Initiative nicht bereit, Manteuffel erkannte deutlicher als Bismarck die geringen Aussichten eines solchen Vorstoßes, fürchtete vor allem, von Österreich unionistischer Bestrebungen verdächtigt und gestört zu werden und sich durch Mißlingen zu blamieren.[208]) Immerhin brachte Bismarck in mehreren Ministerialkonferenzen Ende Februar die Regierung zu dem Entschluß, mit der halben Matrikel, also mit den Westprovinzen Rheinland, Westfalen und Sachsen, dem Flottenverein beizutreten, wenn auch die größeren Mittelstaaten sich beteiligten.[209]) Preußen hätte dann etwa 400 000 Gulden, also doppelt soviel wie Bayern oder Hannover zu zahlen gehabt.[210]) Obwohl nun diese Summe gegenüber den anderen verhältnismäßig gering war und selbst, wenn man Hannover in der Flottenleitung eine bedeutende Stellung eingeräumt haben würde, wozu Bismarck sich bereit

---

[204]) Bär, S. 309. Anmerkung 1: Manteuffel an Bismarck, 13. 2. 52. Telegramm.
[205]) G.W. I, S. 141. Bismarck an Manteuffel, 11. 2. 52. Telegramm.
[206]) G.W. I, S. 142. Bismarck an Manteuffel, 17. 2. 52.
[207]) G.W. XIV. 1, S. 250 f.
[208]) G.W. I, S. 143 f. Bismarck an Wentzel (28. 2. 52, Berlin).
[209]) G.W. I, S. 144. Bismarck an Wentzel (29. 2. 52, Berlin).
[210]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Prokesch an Schwarzenberg, 1. 3. 52.

erklärte, hätte Preußen durch sein Gewicht zweifellos den maßgebenden Einfluß gehabt. Bismarck selbst hat dies sehr wohl gewußt.[211])

Aber auch die anderen Regierungen waren nicht blind. Ganz anders als in Frankfurt war die Stimmung an den einzelnen Höfen gegenüber Bismarcks Projekt. Nichts bezeichnet deutlicher das Mißtrauen, das man allgemein Preußen entgegenbrachte, als der Schrecken, der in Wien, München und Hannover auf die Nachricht vom preußischen Angebot Platz griff. Nur in Sachsen, Darmstadt, Karlsruhe, Kassel und bei einigen kleinen Regierungen scheint man vor allem aus finanziellen Gründen dem preußischen Plan nicht unbedingt feindlich gewesen zu sein und hoffte dadurch, auch Österreich zu gleicher Beteiligung zu bewegen.

Für die Österreicher kam der preußische Vorstoß völlig unerwartet. Graf Thun trat sofort dagegen auf. Als dann Preußen offiziell in der Sitzung vom 6. 3. sein Angebot eröffnete,[212]) erklärte Thun für den Fall, daß auch Preußen am dritten Kontingent teilnehme, die österreichische Bereitwilligkeit zu einer Dreikontingentsflotte zurückziehen zu müssen; die Grundlage des Kontingentsplans sei durch Preußens neue Haltung verschoben. So versetzte man den preußischen Bestrebungen zwar einen heftigen Stoß, geriet selbst aber insofern in eine peinliche Lage, als jetzt in Wien ein allgemeiner wochenlanger Ansturm Bayerns, Sachsens und Hannovers einsetzte, die dringend um Beteiligung Österreichs am Nordseeflottenverein wenigstens für Böhmen baten, um so dem einseitig drohenden preußischen Übergewicht vorzubeugen. Zugleich stand im Hintergrund die Hoffnung auf Erleichterung der eigenen finanziellen Lasten. Aber Schwarzenberg mochte den schwer belasteten österreichischen Finanzen neben der Adriaflotte nicht auch noch Beiträge für die Nordseeflotte zumuten. Außerdem glaubte er durch Beteiligung mit einem Landesteil den Grundsatz der Staatseinheit gefährdet und so blieben denn alle Bemühungen der Mittelstaaten erfolglos. Dagegen mahnte Schwarzenberg überall zur Vorsicht gegen Preußen und tat sein möglichstes, die preußischen Hoffnungen zu zerstören. Am liebsten hätte er jetzt wahrscheinlich die schnelle Auflösung der durch Preußen gefährdeten

[211]) Bär, S. 306. Bismarck an Manteuffel, 11. 2. 52.
[212]) B.Prot. 1852, § 62.

Flotte gesehen. Eigenartig und in ihren letzten Hintergründen nicht ganz geklärt bleibt eine entscheidende Änderung seiner bisherigen Stellungnahme gegenüber den binnenstaatlichen Vorschlägen. Soweit diese eine Bereitschaft zu Opfern aussprachen, hatte Schwarzenberg sie von Anfang an lebhaft begrüßt, soweit sie solche aber an handelspolitische Bedingungen knüpften, bedauert.[213]) Bitter haben die österreichischen Diplomaten, besonders Prokesch, sich beklagt, daß die Mittelstaaten aus Engherzigkeit und binnenländischer Kirchturmspolitik Österreich im Stich gelassen hätten.[214]) Schwarzenberg wünschte, um Preußens Bestrebungen zu verhindern und Mitteleuropa zu stärken, eine schnelle Errichtung der Bundesflotte und mochte daher auf die Lösung der Handelsfrage nicht warten. Jetzt im März erklärte er plötzlich,[215]) wahrscheinlich wieder unter dem Einfluß Prokeschs,[216]) die binnenstaatliche Verkoppelung von Flotte und Zoll für berechtigt, wobei er besonders Sachsens Haltung lobend hervorhob, und suchte Hannover ebenfalls durch die Flotte für die Zolleinigung zu bearbeiten.[217]) Vielleicht hing dies zusammen mit den Erfordernissen der Tagespolitik, der Notwendigkeit, in den Wiener Konferenzen endlich zu einem Ergebnis zu kommen, wobei besonders der bisherige Widerstand Hannovers beiseite geräumt werden mußte. Deutlicher scheint die Absicht hervorzutreten, die Binnenstaaten dadurch festzuhalten bei ihrer für Preußen unannehmbaren Verbindung von Zoll und Flotte und so das preußische Projekt zu Fall zu bringen oder wenigstens eine schnelle Einigung mit Preußen zu verhindern.[218])

Auch in Bayern rief Preußens Angebot heftigen Widerstand hervor. Schrenk hatte nicht im Sinne Pfordtens gehandelt, wenn er sich dem preußischen Plan so freundlich gegenüberstellte. Da Österreich zu einer Beteiligung nicht bereit war, lehnte Pfordten das preußische Anerbieten fast brüsk ab. Am 19. 2.

---

[213]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/50. Bericht Lerchenfelds, 28. 1. 52. Wien.

[214]) Vgl. Prokesch, Briefe, S. 236, 238, 244 u. a.

[215]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1h. Platen an Schele, 5. 3. 52.

[216]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Prokesch an Schwarzenberg, 28. 2. 52. Prokesch wünscht Verschiebung der Flottenentscheidung bis zu den Berliner Konferenzen.

[217]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1h. Platen Immediat, 22. 3. 52.

[218]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/51. Bericht Lerchenfelds, 5. 3. 52. Wien.

schrieb er dem König:[219]) „Mag Preußen anfangs dabei noch so bescheiden auftreten, mag die preußische Regierung selbst erklären, den Vorsitz im Verein der kön.-hannöverischen zu überlassen — das würde sich sehr bald ändern und der Nordseeflottenverein würde nur das Gewicht preuß. Einflusses u. preußischer Macht vermehren . . .", und ähnlich instruierte er am 5. 3. Schrenk:[219]) „Wir würden mit unserem Gelde eine preußische Flotte schaffen helfen." Pfordten hat dies alles auch dem preußischen Gesandten von Bockelberg offen ins Gesicht gesagt.[220])

Mit solcher Ansicht begegnet sich durchaus die hannoversche. Bothmer, der eben erst in die hannoversche Diplomatie eingetreten und von seiner Regierung ohne Aufklärung über ihre Politik gelassen war, hatte dem preußischen Projekt freudig beigestimmt und blieb auch später bei dieser Ansicht. Als er dies aber nach Hause berichtete,[221]) schrieb Neubourg umgehend zurück,[221]) Preußens Beitritt sei nicht nur unerwünscht, man werde sogar lieber die Flotte zugrunde gehen lassen, „ehe man die Hand dazu biete, daß Hannovers mächtiger Nachbar in der Teilnahme an einer Anstalt, die von dem entschiedensten Einflusse auf die Entwicklung unserer ganzen Zukunft bleiben dürfte, die Mittel vermehrt, um das endliche Ziel aller preußischen Politik, die allmähliche Inkorporierung Hannovers, zu erreichen". Und an Knesebeck ließ er den Stoßseufzer abgehen: „Lesen Sie . . . und fühlen Sie Ihr hannoversches Herz vor Schreck erstarren, wie es mir ergangen ist." [222]) Das war der Eindruck, den Preußens Angebot in Hannover hervorrief. Hannover lehnte also Bismarcks Projekt ab. Die einzige Rettung sah man nur noch in einem Zurückführen der Flottenfrage auf den Grundgedanken des Dreikontingentsplans, die Dreiteilung der künftigen deutschen Flotte, und so lud man denn nach vorgängiger Beratung mit Duckwitz und Erdmann, dem oldenburgischen Flottenreferenten, am 29. 2. alle deutschen Staaten außer Däne-

[219]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/51. Pfordten an König, 19. 2. 52. Pfordten an Schrenk, 5. 3. 52.

[220]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 12. Bockelberg an Manteuffel, 17. 3. 52.

[221]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1g. Bothmer an Schele, 11. 2. 52. Neubourg an Bothmer, 13. 2. 52. Bessell, Bremerhaven, S. 383. Erdmann, S. 942. Bär, S. 196 f.

[222]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1g. Neubourg an Knesebeck, 13. 2. 52. Bessell, Bremerhaven, S. 382. Bär, S. 196.

mark, den Niederlanden und den beiden Großmächten zu einer Flottenkonferenz zum 20. 3. nach Hannover.[223]) Das bedeutete den Versuch, durch den Zusammenschluß des dritten Deutschland gewissermaßen eine von den Großmächten unabhängige Triasflotte zu schaffen oder, wie Schwarzenberg sagte:[224]) „Die Mittelstaaten würden bei dieser Gelegenheit beweisen können, daß sie auf eigenen Füßen ständen und nicht immer der Beihilfe der beiden Großmächte bedürften." Als man in Wien von diesem hannoverschen Schritt erfuhr, gab Schwarzenberg, der schon ein eventuelles Eingehen Hannovers auf die preußischen Wünsche befürchtet hatte, seiner Freude unverhohlen Ausdruck, und er hat sich auch bei den anderen Mittelstaaten lebhaft für einen Erfolg des hannoverschen Versuches verwandt.[225]) In Berlin dagegen war man schwer enttäuscht. Gerade nach Bismarcks günstigen Schilderungen aus Frankfurt hatte man sich, wenn auch widerstrebend, zu dem preußischen Projekt entschlossen und man wäre auch bereit gewesen, mit Hannover, Oldenburg und den Hansestädten allein einen Verein zu bilden, und hätte in diesem Fall etwa zwei Drittel der auf jährlich 5—600 000 Taler veranschlagten Kosten übernommen.[226]) Jetzt, als Manteuffel die Nichteinladung Preußens erfuhr, war sein erster Gedanke, auch die 160 000 Gulden des Kaufgeschäfts, die er in der Hoffnung auf einen Nordseeflottenverein unter preußischer Beteiligung bewilligt hatte, einzubehalten. Diesen Gedanken hat er zwar später nicht weiter verfolgt — er konnte sich jetzt in diesem Augenblick des Höhepunkts der Zollkrise eine scharf feindselige Haltung gegenüber Hannover auch gar nicht erlauben —, aber man war in Berlin doch sehr gereizt. Der betriebsame Beust dagegen war sofort gern zu einer Annahme der Einladung bereit und wollte sogar selbst nach Hannover kommen, um dort mit Schele noch einmal die handelspolitische Frage zu besprechen[227]) und Hannover zur Aufgabe seines Widerstandes gegen die Wiener Abmachungen zu drängen;[228]) trotz der bisherigen Erfolglosigkeit hoffte er immer

[223]) Gedruckt B.Prot. 1852, § 101. Beilage.
[224]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1h. Platen an Schele, 5. 3. 52.
[225]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Zirkular an die Mittelstaaten, 12. 3. 52.
[226]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1h. Knyphausen an Schele, 2. 3. 52. Berlin. Die Angaben Bär, S. 199, u. Bessell, Bremerhaven, S. 382, unrichtig.
[227]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/51. Bericht Gises, 17. 3. 52. Dresden.
[228]) Werner, F., S. 40.

noch, Hannover zu einem Eingehen auf Sachsens Wünsche zu bewegen. Pfordten dagegen sah die Aussicht für eine Vereinsbildung nach Scheles ablehnendem Brief vom 31. 1. und vollends nach dem preußischen Angebot als außerordentlich trübe an, und wenn er sich schließlich doch entschlossen hat, die Konferenz zu beschicken, dann geschah das mehr aus Höflichkeit gegen Hannover, das man wegen der Handelsberatungen nicht verletzen wollte, und auf Drängen Beusts, als in der Absicht ernsthafter Mitarbeit.[229]) Deshalb verzichtete er auch, selbst nach Hannover zu gehen.

So begann denn die Konferenz der Triastaaten am 20. 3. wenig erfolgversprechend. Kurhessen, Württemberg, Strelitz, Baden und einige Kleinstaaten waren überhaupt nicht erschienen. Entscheidend mußte sein, welche Weisungen die bayrischen Bevollmächtigten Graf Montgelas und der Oberzollrat Meixner, der designierte bayrische Bevollmächtigte für die Berliner Konferenzen, den man bezeichnenderweise nach Hannover geschickt hatte, mitbringen würden. Bayern hielt sein Beitragsgebot nur fest, wenn man sich auf Grundlage der Dreikontingentsflotte, also ohne Beteiligung Preußens, einigen werde.[230]) Ferner forderte man bestimmte Erklärungen Hannovers und Oldenburgs darüber, daß sie zu Modifikationen des Septembervertrages bereit seien und daß sie oder wenigstens Hannover den in Wien verabredeten Vertragsentwürfen A und B beitreten würden. Das zweite, das für Bayern stets die wesentlichste Bedingung gewesen ist, bedeutete eine Zustimmung zu dem Entwurf eines zwischen Österreich und dem Zollverein zu schließenden, die allgemeine Zolleinigung vorbereitenden Handelsvertrages und zu der vertraglichen Festsetzung der Durchführung der Zolleinigung im Jahre 1859. Meixner erhielt daneben den Auftrag, bei dieser Gelegenheit den kommenden Zollverhandlungen in Berlin vorzuarbeiten und deswegen auch mit Beust zu beraten. Beust selbst kam nun allerdings nicht, da er bald darauf zu den Bamberger Zollbesprechungen fahren mußte. Der sächsische Bevollmächtigte Legationsrat Grünler arbeitete aber eng mit den Bayern zusammen. Nach einer Einleitungssitzung am 20. 3. gaben Bayern und Sachsen zusammen

---

[229]) Sta. Dresden, Loc. 30 356. v. 2. Bose an Beust, 10. 3. 52. München.

[230]) Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/51. Instruktion für Montgelas und Meixner, 17. 3. 52.

mit den anderen Staaten am 22. 3. ihre Erklärungen über die Höhe ihrer Beiträge zur Nordseeflotte ab.[231]) Das Ergebnis der Umfrage über die Beitragsangebote war niederschmetternd: 800 000 bis 1 000 000 Taler jährlich betrug die benötigte Summe. Nur etwas über die Hälfte, 525 563 Taler, war im ganzen angeboten worden, und davon konnten nur 317 436 Taler als fest zugesichert betrachtet werden. Es waren das im wesentlichen die Beiträge der Nordseestaaten, Braunschweigs, Nassaus, Schaumburgs, Dessaus und Lübecks. Hannover, Oldenburg und Bremen hatten sich zu einem Beitrag von 5 Silbergroschen pro Kopf der Bevölkerung, Lübeck zu 3 Silbergroschen bereit erklärt, wenn alle anderen 2 Silbergroschen geben würden. Hamburg hatte ein festes Angebot nicht gemacht, Schwerin überhaupt keine endgültige Erklärung abgegeben. Zu den 2 Silbergroschen, die den Binnenstaaten auferlegt werden sollten, waren nur Braunschweig und Schaumburg bereit, die anderen Angebote lagen weit unter dem von Hannover vorgeschlagenen Matrikularsatz. Bayern, Sachsen, auch Darmstadt, obwohl in milderer Form, hatten außerdem ihre unerfüllbaren Voraussetzungen erneuert. Montgelas hatte sofortige Verhandlungen darüber angeboten[232]) und geradezu von Hannover ⅔ des Zollpräzipuums als Opfer für die Flotte gefordert.[233]) Hannover war zu solchen Zugeständnissen aber nicht imstande und lehnte Verhandlungen darüber in Abwesenheit seines Vertragspartners Preußen ab. Montgelas allerdings scheint geglaubt zu haben, Hannover könne auch jetzt noch trotz der Zustimmung der Kammern zum Septembervertrag Preußen gegenüber erklären, es sehe sich gezwungen, wegen der Flotte den handelspolitischen Bedingungen Bayerns und Sachsens beizutreten und in den Verzicht auf einen Teil der Vorteile des Septembervertrags zu willigen.[234]) Er hatte aber keinen Erfolg damit. Auch fanden die Binnenstaaten das hannoversche Flottenpräzipuum viel zu gering. Im Anschluß an dies Ergebnis kam es in den Sitzungen am 22. und 23. zu mehreren heftigen Zusammenstößen. Strauß, der Bevollmächtigte für Schaumburg, erhob scharfe Anklage

[231]) Die Protokolle vom 20., 22. und 23. 3. 52 gedruckt B.Prot. 1852, § 101. Beilage. Zusammenfassung auch bei Duckwitz, S. 121 ff. Erdmann, S. 946 f.

[232]) Sta. Dresden, Loc. 30356. v. 2. Grünler an Beust, 22. 3. 52. 2. Bericht.

[233]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 12. Arnim an Manteuffel, 25. 3. 52. Hannover.

[234]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Koller an Schwarzenberg, 22. 3. 52.

gegen Bayern und Sachsen wegen ihrer Haltung. Die thüringischen Staaten, auch Anhalt und sogar Darmstadt wünschten den Beitritt Preußens oder wenigstens dessen Erörterung, fanden aber bei Hannover und Bayern energische Absage. Die Thüringer hatten ihre Beiträge zum größten Teil sogar von einer Teilnahme Preußens abhängig gemacht. Bevor man noch in eine Beratung über die hannoverschen Organisationsvorschläge für den künftigen Verein eintreten konnte, mußte die Konferenz geschlossen werden. Am 25. 3. reisten die Bevollmächtigten ab.

Der Versuch der Trias, von sich aus etwas zustande zu bringen, war an ihren inneren Gegensätzen gescheitert, der Versuch der Binnenstaaten, auf dem Weg über die Flotte Hannover in eine mittelstaatliche handelspolitische Einheitsfront gegen Preußen hineinzuzwingen, völlig mißlungen. So tagte einige Tage darauf in Bamberg und dann in Darmstadt die Trias ohne Hannover, und wir dürfen vielleicht annehmen, daß vor allem durch die stete Weigerung Hannovers gegenüber den bayrisch-sächsischen Lockungen Beust, der im Grunde ebenso wie die anderen Binnenstaatler aus Furcht vor Preußen die Zolleinigung mit Österreich ersehnte, veranlaßt worden ist, auf der Darmstadter Besprechung Anfang April zwar ungewollt, aber doch indirekt für die Erhaltung des Zollvereins oder mindestens durch Vertretung der Triasidee gegen die österreichischen Pläne einzutreten. Ein Erfolg seiner Bemühungen in Hannover, die mittelstaatliche Einheitsfront gegen Preußen, würde ihn vielleicht offener auf die österreichische Seite geführt haben. Es scheint, als ob Preußen das für Österreich magere Ergebnis von Darmstadt eigentlich Hannover verdankt.

In diesem Augenblick, als der Triasversuch sein klägliches Ende fand, hat Preußen anscheinend zum letztenmal eine Flottenverständigung mit Hannover gesucht. Bismarck, der gerade damals wieder in Hannover weilte, scheint noch einmal bei Schele wegen der Flotte vorsichtig angeklopft zu haben, aber, wie Bismarck nach Hause berichtete,[235]) Schele war über Bayerns Verhalten höchst erbittert, von der Flotte wollte er gar nichts mehr hören und „wenn auch Neptun selbst mit in den Verein treten wollte". Die in diesen Tagen auftauchenden Pressegerüchte von preußisch-hannoverschen Flottenverständi-

[235]) G.W. I, S. 147 f. Bismarck an Manteuffel, 27. 3. 52. Vgl. auch Werner, F., S. 88.

gungsversuchen oder von Behandlung der Flottenfrage auf den Zollvereinskonferenzen [236]) entsprachen nicht der Wahrheit.

So mußte, nachdem jede der vielen Möglichkeiten im Flottenstreit an den politischen Spannungen zwischen den deutschen Staaten zerbrochen war, am 2. 4. 52 mit dem Beschluß, die „Eckernförde“ und die „Barbarossa“ entsprechend dem Vertrag vom 16. 2. an Preußen auszuliefern, unter dem Protest Hannovers und Oldenburgs die Auflösung der ersten deutschen Marine begonnen werden.[237]) Für Duckwitz und Brommy waren es die bittersten Stunden ihres Lebens.

## Die Auflösung.

Der Vorgang der Auflösung [238]) selbst hat für uns wenig Interesse. Die Schiffe der ersten deutschen Flotte wurden teils verkauft, teils versteigert. Ende März 1853 war dies Geschäft im wesentlichen beendet. Das Personal der Flotte war schon vorher entlassen worden. Die Liquidation der Ansprüche und Forderungen an die Flotte erfolgte schließlich durch gütlichen Ausgleich, aber noch bis zu seinem Zusammenbruch vor Königgrätz hat sich der Bundestag immer wieder mit den an die erste deutsche Marine geknüpften Fragen beschäftigen müssen.

Von größerem Interesse bleibt allein der Konflikt zwischen Oldenburg und dem Bunde um Fischers Flottenauflösungskommissariat. Er wie auch die längere, vergebliche Suche nach einem Mann, der die Auflösung vornehmen würde, zeigt, wie sehr die einzelnen Staaten, die sich fast alle weigerten, einen ihrer Beamten als Kommissar herzugeben, das Odium der Auflösung fürchteten. Noch einmal traten die Tendenzen, von denen man sich bei den einzelnen Regierungen bewegen ließ, dann hervor bei einer Rundreise, die der Kommissar Fischer zu den norddeutschen Regierungen unternahm. Fischer glaubte, daß das Schiffsmaterial aus Mangel an Interessenten weit unter dem Wert losgeschlagen werden müßte, und da schien es ihm schon mit Rücksicht auf die Stimmung der Nation besser, wenn zwei

[236]) „Leipziger Zeitung“, 4. 4. 52.
[237]) B.Prot. 1852, § 101.
[238]) Über den Auflösungsvorgang Genaueres bei Bär, S. 207 ff. Haenchen, S. 54—56. Batsch, S. 442 ff. Zimmermann, S. 673 f. Koch, Marinerundschau 1893, S. 149 ff. Gegenwart X, S. 124 f. Bessell, S. 389—97, u. a.

Kriegskorvetten der Flotte als Wachtschiffe in Elbe und Weser gelegt und der Rest unentgeltlich oder gegen geringen Preis gleichmäßig unter Österreich und Preußen verteilt werden würden.[239]) In Bremen meinte man zu diesem Vorschlag, das Bremer Lokalinteresse — also Stationierung der Flotte in Bremerhaven — sei nicht daran beteiligt und die Existenz einer deutschen Flotte sei nur geeignet, das Bremer Handelsinteresse, das in der Schwäche und Neutralität der Seestädte am meisten Förderung finde, durch die Möglichkeit politischer Verwicklungen zu schädigen. In Hamburg erklärte Bürgermeister Dammert, er und seine einsichtsvollsten Kollegen stimmten mit Bremens Ansicht von der Zwecklosigkeit einer deutschen Flotte völlig überein, und in Lübeck mußte Fischer dasselbe hören. In Hannover fand Fischer zuerst freundliches Gehör, als er aber erwähnte, der preußische Flottenanteil solle an der Nordsee stationiert bleiben, winkte man entschieden ab. Prinz Adalbert in Berlin und der preußische Kriegsminister standen Fischers Projekt recht freundlich gegenüber, aber hier scheiterte alles am Finanzminister. Bodelschwingh glaubte sogar für die bloße Unterhaltung der Schiffe keine Mittel zur Verfügung zu haben.[240]) So zeigte diese Rundreise Fischers noch einmal die partikularen Kräfte und die Flottenfeindschaft, an der die erste deutsche Flotte zugrunde ging.

## Die Schuldfrage: Ziele der einzelnen Kabinette.

Die Frage, welche Regierung am Ende der ersten deutschen Flotte schuld gewesen sei, hat späterhin die Öffentlichkeit lebhaft beschäftigt. Eine einsichtsvolle Beurteilung wird keiner deutschen Regierung besondere Schuld zumessen. Auch in dem ungeheuer verwickelten Rechts- und Prinzipienstreit erscheint letzthin die eine Rechtsauffassung ebenso berechtigt wie die andere. Solange der deutsche Bund bestand, fehlte die einheitliche Ausrichtung Deutschlands durch eine starke Zentralgewalt, herrschten die partikularen Mächte fast unbeschränkt. So wird man weder Österreich noch Preußen noch Hannover oder den Binnen-

[239]) Fischer, Hannibal, Politisches Martyrthum, S. 89 ff. O. Fischer, H. Z. 87, S. 260 ff.

[240]) Koch, Marinerundschau 1893, S. 153. Wendlandt, S. 37.

staaten einen Vorwurf machen dürfen, wenn sie in der Flottensache ihr eigenes Interesse wahrnahmen. Dietrich Schäfers Urteil, daß die deutsche Flotte vor allem auf Betreiben Österreichs unter den Hammer gebracht worden sei,[241]) wurde seinerzeit zwar allgemein geteilt, entspricht aber weder dem heutigen Stande unserer Wissenschaft noch der geschichtlichen Wahrheit.

Österreichs direktes Interesse an der Nordseeflotte war schon aus geographischen Gründen gering und Schwarzenberg hat denn auch bis zum Septembervertrag ein aktives Interesse an der Flotte nicht bekundet. Von diesem Augenblick ab freilich wollte er sich durch eine mitteleuropäische Bundesflotte den Weg zu Zolleinigung und Gesamteintritt, zum großen mitteleuropäischen Block unter österreichischer Führung bahnen. Darum lehnte er eine Verflechtung der Flotten- und Handelsfrage ab. Zugleich war der Plan der drei Flottenabteilungen geeignet, Österreichs Eigeninteresse in jeder Weise zu wahren: Er brachte Österreich keine Mehrkosten und würde Preußens eventuelle Absichten auf eine Zollvereinsmarine oder eine norddeutsche Flotte, durch die Preußen auf diesem Teilgebiet den stets angestrebten Oberbefehl über Deutschlands Wehrkraft verwirklicht und sein Übergewicht in Norddeutschland und vor allem seine handelspolitische Vormacht gestärkt hätte, vereitelt haben.

In Preußen aber waren, vor allem seit dem Septembervertrag, solche Tendenzen unverkennbar lebendig. Prokesch hatte nicht ganz unrecht, als er Manteuffel, früher einem scharfen Gegner von Radowitz, auf Manteuffels energische Beschwerden über Preußens Behandlung durch den Bund, in dem Preußen nicht die gebührende Stellung einnehme, geistreich und gewandt antwortete:[242]) „Im Munde des Herrn von Radowitz würden diese Erklärungen verständlich sein." Der konservativ-liberale Radowitz hatte preußisch-deutsche Unionspolitik getrieben und der konservative Manteuffel setzte diese wenigstens in der Handelspolitik fort, weil der Staatslenker der ewig hungrigen norddeutschen Großmacht gar nicht anders konnte. Preußen mußte wachsen oder sterben. Deshalb kämpfte es gegen Stärkung des Bundes und für den Ausbau der eigenen Stellung, und in diesem Sinne war auch die zähe und klare Flottenpolitik der preußischen Staatsmänner notwendig „unionistisch" und

[241]) D. Schäfer, Deutsche Geschichte, Bd. 2, S. 373.
[242]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Prokesch an Schwarzenberg, 29. 1. 52.

„radowitzisch", wie die Österreicher und Triaspolitiker ihnen vorwarfen. Ein Mann wie von der Heydt [243]) wußte genau, daß eine preußische Flotte in Ostsee oder Nordsee eine außerordentliche Bedeutung für die preußisch-deutsche Handelspolitik gewinnen würde. Alle anderen deutschen Seestaaten, vor allem die Hanseaten, wären genötigt gewesen, den Schutz ihrer Überseeinteressen und ihrer Kaufleute im Ausland Preußen zu übertragen, und wären damit in noch stärkere Abhängigkeit von Preußen geraten. Preußen, das schon durch seine Konsularvertretung zum größten Teil die Auslandsvertretung des außerösterreichischen Deutschland besorgte, hätte jetzt durch den Handelsschutz seiner Flotte für ganz Deutschland seine führende Stellung in Deutschland und sein Ansehen vor der Welt noch erheblich gebessert und vermehrt.[244]) Wenn man weiß, wie hoch Preußens Gegner gerade die Bedeutung der deutschen Konsularvertretung durch Preußen einschätzten, erfaßt man erst richtig die Größe der Wiener Bedenken gegen eine Zollvereinsflotte. Denn eine preußische oder norddeutsche und noch mehr eine Zollvereinsmarine bedeutete einen weiteren erheblichen Schritt zum preußisch-deutschen Bundesstaat.

Preußen nun beabsichtigte gerade damals, dem Zollverein ein festeres Gefüge als bisher zu geben, und schlug in diesem Sinne Anfang März 1852 den übrigen Zollvereinsstaaten die Einführung von Majoritätsbeschlüssen auf den Zollvereinskonferenzen und die Errichtung von Zollvereinskonsulaten vor,[245]) eine Absicht, die übrigens auch früher schon bestand.[246]) Obwohl direkte Belege dafür nicht vorhanden sind, liegt doch nichts näher, als das letzte preußische Angebot auf Beitritt zum Nordseeflottenverein gerade mit diesen Bestrebungen in Verbindung zu bringen. Das außerösterreichische Deutschland wäre unter preußischer Führung handelspolitisch fest zusammengeschlossen worden: eine zentral geleitete, einheitliche Handels- und Verkehrspolitik, eine einheitliche Konsularvertretung, eine einheitliche Flotte. Österreich, Preußens Rivale, baute ja ganz

---

[243]) Votum 4. 2. 51. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 8. Zimmermann, S. 660 f. Damals wollte Heydt eine preußische Ostseeflotte. Später ist er wie auch Adalbert für eine preußische Nordseeflotte eingetreten.

[244]) Vgl. hierzu über die Bedeutung der preußischen Konsularvertretung für Preußens Ansehen Poschinger, Preußens auswärtige Politik, I, S. 288. Savigny an Manteuffel, 13. 12. 51.

[245]) Werner, F., S. 48 f. [246]) Meiboom, S. 37.

ebenso seine mitteleuropäische Flotte ein in den Plan der Errichtung der eigenen handelspolitischen Vorherrschaft. Die Entwürfe der Wiener Zollkonferenzen wollten für den kommenden mitteleuropäischen Zollbund die bewährten Einrichtungen des preußischen Zollvereins übernehmen und zugleich eine Schiffahrtsvereinbarung und gemeinsame mitteleuropäische Konsulate errichten,[247]) deren beider Tätigkeit und Wirksamkeit ohne den Schutz der mitteleuropäischen Bundesflotte zur Erfolglosigkeit verurteilt gewesen wäre. Auch hier also deutlich das Streben nach einer einheitlichen Handelspolitik, einheitlicher Verkehrs- und Schiffahrtspolitik, einheitlicher Konsularvertretung, einheitlicher Flotte! So wird klar, daß seit dem Septembervertrag die beiden deutschen Großmächte, indem sie beide mit einem eigenen umfassenden und großzügigen Plan der wirtschaftlichen Organisierung Deutschlands hervortraten, erbittert und bis in die letzten Räume des Kampfgebietes um die Hegemonie im Materiellen miteinander rangen. Die Frage der künftigen Organisation der Flotte, ob Bundes- oder Zollvereinsmarine, gehörte dabei nach Ansicht der beiderseitigen Feldherren zu den umkämpftesten Punkten des Schlachtfeldes.

Nur wenn man das preußische Angebot in diesem Lichte betrachtet, begreift man den hohen Wert, den Berlin auf sein Projekt legte, und die schroffe Ablehnung, die man jetzt in München fand und die in einem gewissen Gegensatz zu einigen Äußerungen Pfordtens von der Jahreswende stand, als Pfordten meinte, es sei für Bayern ziemlich gleichgültig, was mit der Flotte in der Nordsee im Hinblick auf Preußen geschehe. Die anderen Binnenstaaten — mit der einzigen Ausnahme von Darmstadt — sind stets dabei geblieben, daß die Frage, ob ein paar Schiffe der Nordseeflotte preußisch würden oder nicht, ob Preußen seinen handelspolitischen Einfluß im In- und Ausland durch eine preußische Nordseeflotte vermehre oder durch eine Flottenstation an der Weser sein militärisches Übergewicht in Norddeutschland verstärke, den Binnenstaaten ziemlich fernstehe [248]) und daß die Flottenfrage für sie nur dann von Interesse sein würde, wenn durch sie der Zusammenbruch der preußischen Handelspolitik, des Zollvereins, der letzten preußischen

[247]) Hock, S. 59 f.

[248]) Vgl. Sta. München, M-Abg. 1872. K. r. 118/48. Pfordten an Schrenk, 14. 12. 51.

Bastion in Deutschland, erreicht werden könne. Die Gefahren, die aus einem preußischen Einfluß auf die Nordsee für die Verteilung des militärischen, wirtschaftlichen und politischen Schwergewichts in Norddeutschland hervorgehen mußten, berührten sie nicht unmittelbar, waren aber entscheidend für Hannovers Haltung.

Hannovers furchtbare und stets unverminderte Angst vor Preußen war ja an sich auch nicht ganz unberechtigt. Nicht umsonst hat Preußen 1805 Hannover sich einverleibt und nicht ohne Grund fiel 1866 gerade Hannover Preußen zum Opfer. Wenn man 1852 auch an Einverleibung Hannovers in Berlin nicht gedacht haben wird, deutlich war doch der Wunsch vorhanden, durch größtmögliche Annäherung an Hannover wenigstens Norddeutschland politisch und jetzt nach dem Septembervertrag auch wirtschaftlich zu beherrschen, Gedanken, die, wie Friedrich Thimmes neueste Bismarckstudie zeigt,[249]) an sich dem jungen preußischen Bundesgesandten nicht fernlagen, die vor allem aber bei der Kreuzzeitungspartei lebendig waren und dann im Zollvereinsstreit eine Rolle gespielt haben. Manche Kreise in Berlin und vor allem die Konservativen hätten es gar nicht ungern gesehen, wenn der Süden Deutschlands sich vom Norden handelspolitisch abgespalten hätte und Preußen dann sein natürliches Expansionsgebiet Norddeutschland fest unter seiner Herrschaft zusammengefaßt haben würde. Sicherlich stand mit dieser Möglichkeit einer dualistischen Teilung Deutschlands in den von Preußen geführten Norden und den von Österreich geleiteten Süden der Gedanke einer preußisch-hannoversch-oldenburgischen Flotte, zu der man vielleicht noch die Hanseaten hinzugezogen hätte, in Zusammenhang. Auch die Männer der damaligen preußischen Regierung und Diplomatie sahen wohl alle in solcher Ausdehnung des preußischen Einflusses im deutschen Norden ein Mindestprogramm. Aber die Energie, mit der Bismarck neben das Mindestprogramm einer norddeutschen Flottenkonvention doch zugleich den Plan einer Zollvereinsmarine stellte, wie er neben den besonders im Dezember und Januar überaus eifrig betriebenen Versuchen, die Vertreter der Nordseeküstenstaaten für eine Flottenkonvention zu gewinnen, doch stets auch und vor allem im Februar 1852 die süddeutschen

[249]) Thimme, Bd. 12. S. 291 ff.

Diplomaten für die Idee der Zollvereinsmarine bearbeitete, wie Manteuffel im November von der Zollvereinsmarine sprach, im Januar zugleich freudig die Verhandlungen mit Hannover aufnahm und im Februar sich dem Bismarckschen Projekt der Zollvereinsflotte anschloß, dieses gleichzeitige und gleichberechtigte Nebeneinanderstellen beider preußischer Möglichkeiten, norddeutscher Flottenkonvention und Zollvereinsmarine, beweist doch wohl, daß man auf seiten der preußischen Regierung nicht unbedingt eine Spaltung Deutschlands durch die Mainlinie ersehnte, daß man wohl mit dem preußischen Rückzug aus dem großen Zollverein in einen nurnorddeutschen sicherlich rechnete, ihn aber nicht absichtlich herbeiführen wollte. Die Losung der Regierung war: Erhaltung des Gesamtzollvereins; falls dies unerreichbar sei, Konsolidierung in Norddeutschland, das auf jeden Fall dem preußischen Einfluß gesichert bleiben mußte. So kam es zu dem Streben nach der Zollvereinsflotte, bei deren Nichtverwirklichung man sich mit einem norddeutschen Flottenbund, dessen Aussichten nach dem Septembervertrag wirklich nicht gering und größer als die einer Zollvereinsmarine schienen, vorerst begnügt haben würde. Dem nicht gesprengten deutschen Zollverein hätte die Zollvereinsflotte, dem gesprengten und verkleinerten norddeutschen die norddeutsche Flotte entsprochen. Weil man damals noch nicht wissen konnte, wie groß der künftige Zollverein von 1854 sich gestalten würde, vertrat man beide Flottenlösungen nebeneinander und selbst, wenn trotz Erhaltung des Gesamtzollvereins für jetzt nur eine preußisch-hannoversch-oldenburgisch-hanseatische Marine erreicht werden konnte, blieb für später immer noch der Zutritt Binnendeutschlands offen. Dies war sicherlich der Standpunkt der Regierung.

Ihn scheint auch Bismarck, für dessen persönliche Anschauungen über deutsche Politik übrigens der Flottenstreit, sein erster heftiger Zusammenstoß mit der konservativen Brudermacht Österreich, einiges bedeutet haben mag, trotz seiner nahen Beziehungen zu den Kreuzzeitungskreisen geteilt zu haben. Vielleicht wäre Bismarck für eine Teilung Deutschlands nach der Mainlinie zu haben gewesen, sicherlich aber nur, wenn Preußen für solchen Verzicht auf seinen durch den Zollverein geübten wirtschaftspolitischen Einfluß im Süden etwa durch den alternierenden Bundesvorsitz und das Veto, also durch die stets angestrebte Parität beider deutscher Großmächte, reichlich

entschädigt worden wäre. Auf solch Zugeständnis war damals aber keinesfalls zu rechnen. Hätte Bismarck trotzdem den zollpolitischen Rückzug Preußens hinter die Mainlinie gebilligt, dann hätte er auch unter Ablehnung der Zollvereinsflotte für eine nurnorddeutsche Marine eintreten müssen. Hier scheint mir aber selbst dann, wenn man bedenkt, daß Bismarck seine eigenen Ansichten oft hinter denen seines Chefs zurücktreten lassen mußte, der Aktenbefund zu ergeben, daß Bismarck spätestens seit Dezember 51 auch aus eigenem Antrieb ebensosehr sich für die Zollvereinsflotte wie für eine norddeutsche Flottenkonvention einsetzte, und das erlaubt vielleicht Rückschlüsse auf seine Stellung zu einer zollpolitischen Teilung Deutschlands und zur deutschen Frage überhaupt.

Wie wir wissen, scheiterten alle Bemühungen Bismarcks an Hannovers Furcht vor dem Teufelspakt mit Preußen. Den Septembervertrag, der doch ganz in derselben Richtung einer Verstärkung Preußens in Norddeutschland lag, hat Hannover nur abgeschlossen, weil seine finanzielle Bedrängnis dazu zwang. Eine Flottenkonvention mit Preußen, mochte Bismarck noch so sehr und mit den äußerlich großzügigsten Zugeständnissen darauf drängen, wurde aber durch kein hannoversches Bedürfnis erzwungen. Hannover, das doch sonst bei allen Triasplänen nie führend hervorgetreten ist, erstrebte, da die Flotte im Bundeseigentum unerreichbar schien, in seinem eigensten Interesse die Flottentrias. Es fand damit bei Binnendeutschland keinen Anklang, weil Hannover seinerseits die binnenstaatliche handelspolitische Trias abwies und weil Binnendeutschland für die Flotte an sich kein Verständnis aufzubringen vermochte. Beides der deutlichste Beweis für die politische Schwäche der Triasidee! Zwar nahm Hannover in der Frage des Festhaltens am Septembervertrag seit der Thronbesteigung Georgs V. im November 1851 gegenüber Preußen eine immer unzuverlässigere Haltung ein, vor allem wohl deshalb, weil Hannover bei einem Austritt der Süddeutschen aus dem Zollverein den engeren Verein mit Preußen allein gefürchtet hat. Man drängte in Berlin auf Entgegenkommen gegenüber den binnenstaatlichen und österreichischen Zollbestrebungen. Im ganzen aber hielt Schele damals durchaus noch am Septembervertrag und an der Ablehnung der Zolleinigung fest. Alles in allem genommen war das nur die alte Politik Hannovers, so,

wie sie sich schon bei Gründung des Zollvereins gezeigt hat:[250]) aus Furcht vor Preußen preußenfeindlich und österreichfreundlich, aber wegen der gefährdeten Lage des Welfenstaats beides in sehr vorsichtig zurückhaltender Form und zugleich doch wieder kein fester Anschluß an die Regierungen des dritten Deutschland.

An der hannoverschen Ablehnung scheiterten das bayrische Flottenangebot wie auch Beusts Versuche, deren ständige Wiederholungen ebensosehr in dem betriebsamen, wendigen, stets optimistischen Charakter des sächsischen Staatsmannes wie in der Notwendigkeit für die sächsische Industrie, sich den durch die Zollvereinskrise bedrohten Zugang zur Nordsee freizuhalten,[251]) begründet lagen. Für Sachsen brachte der Septembervertrag volkswirtschaftlich erheblichen Vorteil, deshalb mußte Sachsen gegen Auflösung des Zollvereins sein und deshalb wünschte Beust Modifikationen nicht so sehr aus Furcht vor wirtschaftlicher Belastung durch den Vertrag, als vielmehr nur um der politischen Ehre und Selbständigkeit der Zollvereinsstaaten willen. Wenn Sachsen übrigens gegenüber Bayern, wo man ganz im österreichischen Sinne von Hannover Unterzeichnung der Entwürfe A und B verlangte, mit solchen direkten Forderungen bei Hannover wenig drängte und gern bereit war, die Flotte ohne feste Verpflichtungen Hannovers bis zu den Berliner Konferenzen zu erhalten, so lag wohl darin der Wunsch Beusts, sich in der Handelpolitik gegenüber Österreich noch freie Hand zu wahren, während Pfordten ganz fest zu Österreich hielt.[252]) Das Ziel der Binnenstaaten war aber dasselbe: Zolleinigung und Modifikationen am Septembervertrag und Teilnahme Österreichs an den Berliner Konferenzen durch Flottenzugeständnisse zu erkaufen. Ihre Angebote sind das Hauptstück des allgemeinen Intrigenspiels in Hannover gegen den Septembervertrag.

Auch Dalwigk in Darmstadt war ständig bereit, sich diesen Lockungen anzuschließen. Freilich scheint er daneben als einziger der binnenstaatlichen Minister zugleich die wichtige handelspolitische Bedeutung einer deutschen Flotte und die Vermehrung des handelspolitischen Gewichts Preußens durch

---

[250]) Strecker, S. 64 ff.
[251]) Vgl. Arning, S. 86. Auch Gaertner, S. 163.
[252]) Werner, F., S. 36 und 38.

eine preußische Flotte erkannt zu haben[253]) und bot schon deshalb mäßige Opfer für die Flotte an. Sonst verkannte man auf seiten der Binnenstaaten doch zu sehr die erhebliche Bedeutung, die eine preußische Seeherrschaft in der Nordsee für den Handel gewinnen konnte, mit Ausnahme vielleicht Pfordtens in den Märztagen 1852, und die Binnenstaaten bewiesen ihr völliges Desinteressement an der Flotte später erneut, als 1859 die Würzburger Staaten die liberale Forderung nach Küstenbefestigung aufgriffen, nicht der deutschen Seegeltung wegen, sondern nur, um so dem Bunde die verlorene Popularität zurückzugewinnen.[254]) Wenn Dalwigk übrigens dem preußischen Beitritt nicht feindlich gegenübertrat, dann sicher nicht aus Preußenfreundlichkeit, sondern weil er anscheinend gehofft hat, Österreich werde, wenn Preußen wirklich teilnehme, schließlich doch auch beitreten. Die für Binnendeutschland kostspieligere Triaslösung hätte man damit wieder durch eine Flotte im Bundeseigentum ersetzt und der Bund wäre durch Errichtung einer Bundesflotte gestützt, Österreich, was er einmal bemängelte, „überhaupt ... etwas mehr deutsch“ [255]) geworden und die finanziellen Lasten für Binnendeutschland hätten sich erheblich vermindert.

Mit Ausnahme von Braunschweig, Schaumburg und Nassau war für die übrigen Binnenstaaten gerade dies letzte Moment das entscheidende. Wenn diese Staaten die bayrischen Vorbehalte in ihre eigenen Erklärungen aufnahmen, dann nur, um ihre Flottenabneigung zu bemänteln, während Pfordten und Beust ernsthaft auf einen Erfolg ihrer Projekte hofften. Dies wird sowohl bei Baden wie auch Kurhessen deutlich, am deutlichsten aber bei Württemberg. Baden und anfangs auch Württemberg dachten im Grunde an eine Trennung vom Zollverein nur ungern.[256]) Ihnen konnte also an den bayrisch-sächsischen Versuchen an sich schon nur wenig liegen. Bei Württemberg kam hinzu, daß der alte, fremdem Einfluß unzugängliche König die Flotte als revolutionäres Institut bitter haßte und der Ministerpräsident Freiherr von Neurath, obwohl er manchmal den

---

[253]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1g. Dalwigk an Schele, 3. 1. 52.

[254]) M. Daerr, Beust und die Bundesreformpläne der deutschen Mittelstaaten 1859. Diss. Berlin 1931, S. 73.

[255]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1h. Bothmer an Schele, 1. 3. 52.

[256]) Werner, F., S. 22 u. a.

österreichischen, bayrischen oder hannoverschen Vorstellungen eine Berechtigung nicht aberkannte, daher diesen kaum entgegenkommen konnte. Das einzige, was wenigstens eine vorübergehende Wirkung auf den König auszuüben vermochte, war der Hinweis auf die preußische Gefahr und auf des Königs gefährdete Popularität. Im Grunde war von Württemberg ebensowenig zu erwarten wie von Mecklenburg oder den thüringischen Staaten, die als einzige offen die Auflösung der deutschen Flotte zu fordern wagten. Auch hier fürchtete man die Kosten [257]) und auch, wenn die Thüringer Preußens Teilnahme forderten, spielte neben der Tatsache, daß diese Staaten und Anhalt ja immer zur preußischen Gefolgschaft gehört haben, der Gedanke an den Geldbeutel mit.

Weil Schwerin und noch mehr Strelitz flottenfeindlich waren, hatte auch Lübeck wenig Interesse an der Nordseeflotte. Dazu kam, daß Lübeck auf das einer deutschen Flotte natürlich ungünstig gesonnene Dänemark Rücksicht zu nehmen hatte. Wenn Lübeck trotzdem sich mit bedeutenden Beiträgen an einer Nordseeflotte zu beteiligen bereit war, lag das allein an der durch die gemeinsamen Interessen begründeten Solidarität und auch Rivalität der Hansestädte. Derselbe Grund war für Hamburg maßgebend. Die reichlich gewundene hamburgische Erklärung auf den Flottenkongreß und dann die Antwort, die man Fischer auf seiner Rundreise gab, beweisen das. Innerlich widerstrebend folgte man letzten Endes aber doch dem bremischen Vorgehen, um nicht ähnlichen Angriffen wie den schutzzöllnerischen der vierziger Jahre auf die „undeutsche" Haltung Hamburgs erneut ausgesetzt zu sein. Es kam hinzu, daß Hamburg den hannoverschen Versuchen, auf dem Wege über die Flotte zu einer Art Führerstellung in Nordwestdeutschland zu gelangen, mit verständlicher Abneigung und kühler Ironie gegenüberstand.

Dagegen zeigte die bremische Regierung — der Kreis um Smidt und Duckwitz — aus Interesse an der Flottenstation Bremerhaven und am Schutz der bedeutenden Reederei und durch den nationaldeutschen Weitblick von Duckwitz neben

---

[257]) Ernst II., S. 41. Bericht Fritschs, 26. 11. 51. Oertzen, S. 163 ff. Auch Oertzens Berichte zeigen, daß die Hauptsache für Mecklenburg die Geldfrage gewesen ist, obwohl Oertzen selbst anscheinend der Flotte etwas wohlwollend gegenüberstand.

Hannover die flottenfreundlichste Haltung. Allerdings fand dies, als Schele von Bremen ein noch höheres Flottenpräzipuum als von Hannover verlangte, gewisse Grenzen. Aber Duckwitz' Einfluß, der wirklich fast als einziger die Flotte um der überseeischen Notwendigkeit einer deutschen Flotte willen wollte, trieb immer von neuem vorwärts. Duckwitz, obwohl an sich nicht preußenfreundlich, ging, um die Flotte zu retten, sogar so weit, in Hannover immer wieder in vorsichtiger Form ein Übereinkommen mit Preußen zu empfehlen. Freilich empfand er als Bremer Kaufmann nicht die hannoverschen Sorgen vor dem preußischen Übergewicht.

Ebensowenig fürchtete Oldenburg Preußen. Oldenburg hat in der Flottenfrage stets Bereitschaft gezeigt, mit Preußen zusammenzuarbeiten, und auch, als Bismarck seine Projekte vorbrachte, hatte er bei Eisendecher dafür ein offenes Ohr gefunden. Hannovers Befürchtungen, Preußen werde sich an der oldenburgischen Küste eine Flottenstation schaffen, waren so unbegründet nicht, wenigstens seit dem Septembervertrag, und die preußisch-oldenburgischen Verhandlungen, die schließlich zum Jadevertrag und zur Erwerbung Wilhelmshavens durch Preußen führten, sind denn auch sehr bald nach Auflösung der deutschen Flotte und dem Zusammenbruch des preußischen Plans einer Zollvereinsmarine aufgenommen worden. Die Klarlegung der durch den Septembervertrag auflebenden preußischen Bestrebungen der Errichtung einer Zollvereinsmarine oder einer norddeutschen Flottenkonvention wirft auf die Gründung Wilhelmshavens ein neues und bezeichnendes Licht. Die Jadeverhandlungen zeigen sich jetzt im Grunde nur als das seit 1848 kräftiger auflebende, nach dem Scheitern dieser preußischen Flottenpläne mit anderen Mitteln unentwegt fortgeführte Streben des Landstaates Preußen zum Meer und nach der Herrschaft in der Deutschen Bucht. Preußen kaufte 1853 zum Entsetzen Hannovers den Jadeplatz und steckte Millionen guter Taler in den Ausbau seines Nordseestützpunktes. Oldenburg aber kam es dabei vor allem darauf an, durch Anlage einer Flottenstation in seinem Gebiet dem eigenen Lande materiellen Aufschwung zu geben, und besonders wegen der natürlichen Gegensätze zu Hannover hatte man gegen eine preußische Flottenstation gar nichts. Hinzu kam, daß der Großherzog an sich dem Flottengedanken, ob deutsch oder preußisch, wohl-

wollend gegenüberstand. Allerdings, als es sich um den Vorschuß und das Präzipuum, also um das oldenburgische Geld handelte, trat der oldenburgische Partikularismus stark hervor.

So war denn sogar unter der Gruppe der Nordseestaaten eine völlige Einheitlichkeit nicht vorhanden und, was sich hier im kleinen zeigte, trat dann auf dem Triaskongreß zu Hannover im großen und in den Verhandlungen am Bund und zwischen den Mächten für ganz Deutschland hervor. Es war kein Staat, der nicht Sonderinteressen verfolgte, Das blieb so lange, bis Bismarck das einheitliche deutsche Reich schuf. Die preußischen Flottenbestrebungen von 1860 gingen daran zugrunde und es ist wohl bezeichnend, daß noch im September 1870, als in München die Vorverhandlungen für die Reichsgründung stattfanden, Bayern unter anderem Nichtbeteiligung am Marinebudget forderte.[258]) Eine deutsche Flotte konnte erst leben, als die zentralen Kräfte die partikularen überwunden hatten. Wie hätte auch der Bund eine deutsche Flotte schaffen können, in dem zwei nichtdeutsche Mächte saßen, Dänemark und Holland, die beide solche Einrichtung nur fürchteten!

---

[258]) Doeberl, S. 98. Protokolle der Münchener Konferenzen, S. 265 ff.

# Teil II.

## Flottenende und Seegedanke.

Eine Darstellung des Endes der ersten deutschen Flotte kann nicht allein eine solche des Streits der Kabinette sein, sie muß ebensosehr die Wirkung dieser Ereignisse auf das Volk in allen Schichten und Landesteilen betrachten, muß Stärke und Schwäche des Flottengedankens und des damit verbundenen Einheitsstrebens zu erfassen suchen. Gerade die unlösbare Wechselwirkung von Einheitssehnsucht, deutscher Begeisterung und Flotte ist ja das entscheidende Merkmal für die Marinefrage bis 1870. In der ersten deutschen Begeisterung von 1815 wurden die Keime des Flottengedankens gelegt. Namen wie Sack und Gneisenau, Boyen, Rauch, der preußische Kriegsminister, und Prinz Adalbert von Preußen gehören in diese Reihe. Diese Männer erkannten aus ihren praktischen Erfahrungen das unbedingte Seegeltungsbedürfnis des Staates. Aber auch im deutschromantischen Nationalgefühl liegen einige, bisher übersehene Wurzeln der deutschen Begeisterung für die Flotte. Jahns Eintreten für Seefahrt, Seehandel, Seewehr und Kolonien beweist das,[259]) ebenso die Begeisterung des romantischen Königs Ludwig I. von Bayern für die Teutsche Flotte. Einen Blick in diese Gedankenwelt eröffnet uns ein Brief aus den Märztagen des Jahres 1848, den eine hinterpommersche Adlige ihrer Schwägerin schrieb.[260]) Sie habe mit glühendem Herzen 1813/14 ein geläutertes, treues, gläubiges, einiges Deutschland ersehnt; als dann aber die Reaktion und die Napoleonvergötterung gekommen sei, „als meine eigenen Söhne meinen Zorn und Schmerz hierüber belächelten, weil sie ihn gar nicht verstanden — ach, da habe ich bittere Tränen geweint und wohl am Deutschtum verzagt. Dann habe ich wieder die Bestrebungen zu einem deutschen Zollverein, den Gedanken an deutsche Flagge und Flotte ... voll Interesse aufgegriffen, und

---

[259]) Neumann, S. 14 ff.

[260]) Monatsblätter, hrsg. von der Gesellschaft für Pommersche Geschichte und Altertumskunde, Jhrg. 22 (1908), S. 122 f.

mich des deutschen Sinnes der Schleswig-Holsteiner gefreut . . .". Wenn trotzdem die Verfasserin die deutsche Revolution von 1848 teuflisch nennt und meint, die edle Frucht der einigen deutschen Volkstümlichkeit, der echten deutschen Einigung „könne nur langsam unter den schweren Wettern Gottes zur Reife kommen", faßt sie in diesem einen Brief die ganze Stimmung dieser romantischen Teutschheit der Freiheitskriege und zugleich die ganze Geschichte des deutschen Flottengedankens in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts: unter der Restauration kein Streben nach Einheit und Deutschheit und auch keines nach einer deutschen Flotte. Ab 1840 dann mit dem Empordrängen des Liberalismus und der Listschen Forderungen nach dem nationalen Handelsstaat in Presse und Dichtung, auf Germanistentagungen und Sängerfesten der Ruf nach der Flotte, die ein Ausdruck nationaler Geschlossenheit nach außen und der Freiheit nach innen sein sollte, denn das Meer, so glaubte man noch, erzöge freie, gestählte Männer, keine Untertanenseelen. Herwegh, Gustav Freytag, Hoffmann von Fallersleben, Geibel u. a. setzten sich damals für den deutschen Seegedanken ein. In diesen Jahren trat die Notwendigkeit deutscher Seegeltung zuerst wieder seit langen Jahrhunderten in das Bewußtsein der Nation, auch das ein Zeichen der langsamen, steten Umschmelzung vom Volk der Dichter und Denker zu Staatlichkeit und politischem Verständnis. Damals begann man zu begreifen, daß eine Flotte notwendig sei zum Schutz der Schiffahrt und des Handels, zum Schutz der Auswanderer und als Vorbedingung der Erwerbung deutscher Kolonien. Denn auch das zeigt dies erste Erwachen des deutschen Dranges zum Meer, daß man hie und da bereits nicht bei der Forderung einer deutschen Flotte zu Küsten- und Handelsschutz stehen blieb, daß man vielmehr gleich hinauszugreifen versuchte in den ganzen Raum deutscher Seegeltung, indem man eigene deutsche Kolonien forderte als Absatzmärkte der jungen deutschen Industrie, als Grundlage einer großzügigen Zollvereinspolitik, als Siedlungsland für das millionenfach überschüssige Blut deutscher Auswanderer. In freilich noch schwankenden Konturen ersteht aus der jämmerlichen Gegenwart dem kindhaft unklaren, aber erstarkenden nationaldeutschen Gefühl das stolze Zukunftsbild eines schimmernden machtvollen Deutschen Reiches, das waffen- und seegewaltig wie zur Zeit der Kaiser und der Hanse seinen Söhnen

in der Welt Schutz, Ehre und Gleichberechtigung gewährt.[261]) Dies tiefe Sehnen erfaßte dann 1848 unser ganzes Volk. Als die Dänen Deutschlands wehrlose Küste blockierten, brauste jene erste deutsche Flottenbegeisterung hoch, die wirklich alle Gebiete Deutschlands und alle Schichten im Volk und alle Parteirichtungen mit der elementaren Wucht jener Tage ergriff und entflammte. In Oberbayern, in Salzburg und Tirol opferte man sein Scherflein, in Köslin und Stolp gab der junge liberalkonservative Ostpreuße von Keudell für die deutsche Flotte Konzerte,[262]) wobei ihm übrigens auch Bismarck lauschte. In Potsdam gehörten dem Ausschuß des Flottenfrauenvereins die Frau Kabinettsrätin Illaire und andere Damen der höchsten Gesellschaft an.[263]) In München unterstützte König Max II. den Flottenverein in jeder Weise.[263]) Jede kleine und größere Stadt hatte ihr Flottenkomitee, ihre Flottenvolksfeste, ihre Flottenbazare und Flottensammlungen, die oft von einer noch unpolitischen Naivität zeugen. Nur selten hatte jemand den Mut, offen auszusprechen, daß er gegen den Flottenbau sei, weil er zuviel koste, weil die deutsche Handelsflotte auch ohne den Schutz einer Kriegsmarine groß geworden sei und Deutschland keine Kolonien zu verteidigen habe,[264]) oder daß ein Flottenschutzbündnis mit Schweden ja auch den Handel schützen werde.[264]) Freilich zeigte sich selbst in diesen Tagen, wie stark „Dynastien und Stämme", die einzelnen Vaterländer und sogar Vaterstädte noch mit dem deutschen Patriotismus damals verflochten waren. In Preußen sammelte man für eine preußisch-deutsche Marine,[265]) in Halle zusammen mit dem Rügenschen Flottenverein für ein Kanonenboot „Halle-Rügen"[266]) und in Oberbayern bat man für das von Oberbayern gestiftete Boot um den Namen „Wendelstein".[267]) Mit dem Malmöer Waffenstillstand und dem Ende der dänischen Blockade, vor allem aber durch die Siege der Reaktion, den Zusammenbruch der Nationalversammlung und den

---

[261]) Meyer, A., S. 49 ff.

[262]) Keudell, S. 20.

[263]) „Vossische Zeitung", 22. 7. 1848. Aufruf des Potsdamschen Frauenflottenvereins. Über München: v. Sauer, „Allgemeine Zeitung", 23. 4. 1907, Beilage.

[264]) „Vossische Zeitung", 24. 10. 1848. Artikel von W. Beer. „Vossische Zeitung", 29. 7. 1848. Inserat.

[265]) Ein „Eingesandt" in „Vossische Zeitung", 27. 7. 1848. Anfrage an Frauenflottenverein und dessen Antwort.

[266]) Schmiedecke, S. 42 f. „Konstitutionelle Zeitung", 3. 8. 1849.

[267]) v. Sauer, „Allgemeine Zeitung", 23. 4. 1907, Beilage.

Aufbruch der deutschen Gegensätze erkaltete dann das Interesse an der Flotte immer mehr. Im Laufe des Jahres 1849 schliefen die Flottenvereine und Flottensammlungen überall ein. Man hatte an wichtigere Dinge zu denken und es fehlte angesichts der für die deutsche Einheit und den Liberalismus immer hoffnungsloser werdenden Gesamtlage die Hoffnungs- und Gebefreudigkeit des Sommers von 1848. Freilich, als durch den wunderbaren Sieg von Eckernförde das beste dänische Schiff, die „Gefion", erobert wurde und der „Christian VIII." in die Luft flog, flackerte noch einmal das Interesse vorübergehend auf.[268]) Seitenlange Berichte erschienen in den Zeitungen und in Altona standen Tausende vor dem Bahnhof, um neue Nachrichten zu hören.[269]) Aber dann wurde die zweite dänische Blockade von 1849 abgebrochen, dann kam schließlich der alte Bundestag und die Auslieferung Schleswig-Holsteins an Dänemark. Eine deutsche oder preußische Seemacht ohne Schleswig-Holstein, ohne den schon damals besprochenen künftigen Nordostseekanal war ein Ding der Unmöglichkeit — Droysen schrieb dies auch um Neujahr 1851 an Theodor von Schön.[270]) Es kam hinzu, daß Olmütz vielfach in Deutschland als ein furchtbarer Schlag empfunden wurde. Mit dem alten Bundestag zog die völlige Hoffnungslosigkeit und Erschlaffung in Deutschland ein. Man wandte sich allgemein von der Politik ab und der Wirtschaft und den materiellen Dingen zu. In den Zeitungen treten Schwurgerichtsverhandlungen und Feuilletons in den Vordergrund. Wie hätte unter solchen Umständen noch irgendwo ein Funke der Flottenbegeisterung von 1848 glühen können?

Während der Dresdener Konferenzen treffen wir in der Öffentlichkeit auf eine völlige Teilnahmslosigkeit gegenüber der Flotte. Vor allem in der preußischen Presse sprach man bereits viel von der bevorstehenden Auflösung.[271]) Während des Sommers finden kaum Berichte über die hauptsächlichsten Sitzungen des Bundestages Raum. Im ganzen ist man aber hinsichtlich der Flotte jetzt ein wenig hoffnungsfreudiger gestimmt. Erst etwa von November ab gewinnt die Flottenfrage entsprechend ihrer

[268]) Werner, R., Erinnerungen, S. 187.

[269]) „Vossische Zeitung", 8. 4. 1849. „Konstitutionelle Zeitung", 9., 11., 12. 4. 1849.

[270]) Hübner, R., Bd. 1, S. 689.

[271]) „Kreuzzeitung", 6. 3. 51. „Haude-Spenersche Zeitung", 10. 5. 51. „Vossische Zeitung", 10. 5. 51.

wachsenden politischen Bedeutung größeres Interesse und in den Monaten Januar und Februar 1852 stand sie fast noch mehr als die handelspolitische Frage im Vordergrund. Fast täglich wurden spaltenlange Artikel und Korrespondenzen in den Zeitungen wiedergegeben. Noch einmal schwankte man zwischen Hoffnung und Verzweiflung. Im Monat März verschwand die Flottenfrage wieder fast ganz aus dem Tagesstreit und Tagesinteresse und nur die hannoversche Konferenz ließ sie noch einmal stark hervortreten. Auch die ersten Auflösungsmaßnahmen wurden noch mit Teilnahme, aber im allgemeinen ohne Wut begleitet. Bald jedoch verlor sich dies mit wenigen Ausnahmen ganz. Petitionen gegen Auflösung der Flotte sind bei den einzelnen Landtagen nicht eingegangen und selbst die Rückerstattung der privaten Flottenspenden haben nur ganz wenig Stimmen gefordert, nicht, weil man die Unausführbarkeit dieser Maßregel gesehen hätte — gerade im Bundestag hat man diesen Gedanken erwogen, sondern einfach aus der furchtbaren und lähmenden Interesselosigkeit der Reaktionsjahre an allen politischen Dingen. Auch die Landtage selbst scheinen mit wenigen Ausnahmen nicht mehr den Mut zum Kampf für die Flotte gehabt zu haben. Nachdem die sämtlichen liberalen und deutschen Hoffnungen zerstört waren, ist dies verständlich. Denn gegenüber der nun toten Frankfurter Reichsverfassung, gegenüber Pressefreiheit und den anderen Märzerrungenschaften war schließlich die deutsche Flotte doch nur von geringerem Gewicht.

Die eigenartige Entwicklung in der Haltung der Öffentlichkeit gegenüber der Flottenfrage 1851/52 bedarf einer Erklärung. Sie kann unmöglich erklärt werden aus einer wirklich noch vorhandenen Liebe des Volkes für seine Flotte — die war längst erloschen und auch aus dem Geiste der Zeit und der namenlosen Ermüdung jener Tage gar nicht mehr möglich. Erst später, seit den Jahren von 1859 ab, als in der zweiten Flottenbewegung des Nationalvereins die deutsche Sehnsucht erneut emporschlug, ist dann die Legende gebildet worden, man habe die Flotte zu Grabe getragen unter dem Empörungsschrei und der Erbitterung der ganzen Nation. So stark hat diese Legendenbildung gewirkt, daß selbst Männer, die die Flottenauflösung miterlebt haben, wie Ernst II. von Koburg, später schreiben konnten [272]) von einem „selbst die reaktionärsten Regierungen

[272]) Ernst II., Bd. 2, S. 43.

verblüffenden Aufschrei der Entrüstung unter dem deutschen Volke". Das deutsche Volk war damals nicht e r bittert, höchstens v e r bittert, und deshalb finden sich nur wenige Stimmen, die wirklich aus Liebe zu der Sache den Tod der Flotte bedauerten. Man wird zwar nicht übersehen dürfen, daß die Reaktion den Demokraten und Liberalen die Aussprache ihrer Meinungen erheblich erschwerte. Aber es spricht doch eine solche Unzahl von Mitteilungen in den diplomatischen Schriftstücken der Zeit, in Briefen und der Presse von dieser ungeheuren Flottenmüdigkeit, daß diese Tatsache als feststehend betrachtet werden darf. Am besten faßt wohl die Stimmung eines Teils des Volkes der Ausdruck der demokratischen Urwählerzeitung:[273]) „Mit dumpfer Gleichgültigkeit blickt das deutsche Volk auf die vergeblichen Bemühungen der Kabinette, an dem Gestade des deutschen Meeres die Reste einer deutschen Flotte zu retten." Demokraten und Liberale fühlten sich dumpf und niedergedrückt. Sie gaben ihrer Verbitterung über die Flottenauflösung auch Ausdruck, aber ihre Zahl ist gering und von einem frischen Zorn ist nichts mehr zu spüren. Die paar lauten Entrüstungsrufe, die die liberalen und noch mehr die demokratischen Blätter Anfang April brachten, verstummten in der Regel schnell bis auf einige verbitterte und höhnische Bemerkungen hie und da. Man wußte sich machtlos und es fehlte jetzt die frische Angriffslust und das Siegesbewußtsein des Vormärz. Theobald Kerner hat um 1854 dieser ganzen zerbrochenen hoffnungsleeren Stimmung der Reaktionsjahre herb und ungefüge dichterischen Ausdruck verliehen:

„Ich bin ein Deutscher, dieser Stand
hat, wie Ihr wißt, kein Vaterland!
Ich bin ein Deutscher — auf dem Meer
schwimmt eine Flotte mir nimmermehr!
Ich bin ein Deutscher — auf dem Land
tritt man mich überall in Sand!
Ich bin ein Deutscher — dieses Wort
treibt mich aus meiner Heimat fort!
Ich bin — der Völker Paria
und darum nach Amerika!"

[273]) „Mainzer Volkszeitung", 31. 3. 52. „Frankfurter Volksblatt", 4. 4. 52. „Die Entvölkerungsflotte" u. a.

Aus diesem Auswandererlied[274]) spricht die völlige Verzweiflung, ein erschütternder Verzicht auf alle nationalen Hoffnungen. Die große Masse des Volkes freilich empfand nicht einmal jene dumpfe Erbitterung. Gerade die kleinen Provinz- und Lokalblätter, die Dorfzeitungen stehen dem langen und traurigen Prozeß des Flottenendes fast durchweg völlig teilnahmslos gegenüber. Und die großen Blätter nehmen etwa mit Ausnahme der „Augsburger Allgemeinen Zeitung" oder der „Weserzeitung" und weniger anderer kaum eine andere Haltung ein. Auch ihnen war die Flotte recht gleichgültig geworden und nur während der Flottenpolemik der Monate Januar und Februar 1852 brachte ein Teil von ihnen äußerlich Teilnahme für die Flotte auf.

Diese heftige und bitterharte Flottenpolemik, die vor allem zwischen der Regierungspresse der einzelnen Länder ausgekämpft wurde, war aber rein politischer Herkunft, kein Interesse des Volkes und ist nur zu verstehen im Rahmen der großen handelspolitischen Preßfehde, die mit dem Septembervertrag erneut losgebrochen war.[275]) Seit Ende Dezember 51 bis in den Anfang des Januar führte die „Preußische Zeitung" wegen der Flotte gegen Österreich und den Bund eine außerordentlich heftige Sprache.[276]) Dann trat eine kurze Pause ein, wohl deshalb, weil Schwarzenberg um einen ruhigeren Ton gebeten hat. Seit Ende Januar setzte der Kampf mit neuer Heftigkeit ein, und der ganze Chor der preußischen Provinzpresse und selbst eine Reihe außerpreußischer Blätter, vor allem die, die schon im Zollkampf auf Preußens Seite standen, druckten diese Verteidigungen der preußischen Flottenhaltung unentwegt ab. In schärfster Form wies man die gegnerischen Angriffe auf die „undeutsche" Haltung Preußens zurück und sprach von Österreichs Zahlungsweigerung und der „bereits toten Idee der dreiteiligen Flotte", „der dreiköpfigen deutschen Armada", gegen die die „Preußische Zeitung" eine heftige Fehde führte, und den bayrisch-sächsischen Angeboten begegnete man mit bitterem Hohn. Wie Bismarck und Manteuffel den Regierungen im Falle eines Preußen nachteiligen Beschlusses am 16. 2. mit einem Zurückziehen vom Bund drohte, so drohte auch die „Preußische Zei-

---

[274]) Deutsche Literatur. Reihe: Politische Dichtung, Bd. 6, S. 65.
[275]) Lange, S. 20.
[276]) Vgl. „Preußische Zeitung", 25. 1., 3. 2., 13. 2., 14. 2., 25. 2., 24. 3., 27. 3. 52 u. a.

tung" ganz unverhüllt und in gesperrtem Druck: „Mögen diejenigen sich daher wohl vorsehen, welche diese Verantwortlichkeit zu übernehmen sich nicht scheuen." Mehrfach setzte die „Preußische Zeitung" sich dann für den preußischen Beitritt zum Nordseeflottenverein ein und erklärte daher die Aussichten der hannoverschen Konferenz von vornherein für schlecht. Auch die Gegenseite schwieg nicht. Zwar die Wiener Presse scheint sich im ganzen stärker zurückgehalten zu haben, aber die anerkannt österreichischen Organe in Deutschland brandmarkten rücksichtslos des Gegners ungerechtfertigte Stellungnahme. Die österreichisch-ministerielle „Kasseler Zeitung",[277]) die sich bisher um die Flotte gar nicht gekümmert hatte, vergoß, seitdem sie den österreichischen Dreikontingentsplan zu propagieren hatte, wie die Gegner spottend schrieben, Krokodilstränen um die Flotte, pries mit eifrigen Worten Österreichs deutsche Flottenhaltung, den österreichischen Plan und Mitteleuropa, lobte Bayerns Angebot, schilderte die Aussichten des Triasvereins bis zuletzt in rosigsten Farben und warnte energisch vor dem preußischen Beitritt und den preußischen Hegemoniebestrebungen, die die Bundesflotte zugunsten einer Zollvereinsflotte verhindern wollten. Prokesch, der auch sonst den geheimen Pressekampf gern betrieb, inspirierte mehrere Artikel der konservativ-österreichfreundlichen „Freimütigen Sachsenzeitung"[278]) voll absichtlicher Unrichtigkeiten und voll Schärfe gegen Preußen, voll eifrigen Werbens für Mitteleuropa. Deutlich wird die Einflußnahme amtlicher Stellen auf die Presse auch bei der Augsburger „Allgemeinen Zeitung", die an sich ja als Trägerin Listschen Gedankengutes dem Flottengedanken zugetan war, aber, obwohl sie Korrespondenzen aller Richtungen, gelegentlich also auch preußenfreundliche brachte, im ganzen eine großdeutsch-österreichfreundliche Tendenz verfolgte. Schwarzenberg ließ dem Verlag Cotta am 16. 1. 52 durch den im österreichischen Außendienst tätigen Freiherrn von Zedlitz für die bisherige Haltung der „Allgemeinen Zeitung" im Handelsstreit

[277]) „Kasseler Zeitung", 18. 10., 9. 12., 17. 12., 19. 12. 51; 30. 1., 6. 2., 10. 2., 23. 2., 24. 2., 26. 2. 52 usw.

[278]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 75. Prokesch an Schwarzenberg, 19. 1. 52 und 6. 2. 52. „Freimütige Sachsenzeitung", 8. 1. 52, „Die deutsch-österreichische Zolleinigung", 11. 1. 52. Die Artikel bringen die Flotte in Verbindung mit dem Mitteleuropagedanken und weisen heftige Anklagen gegen Preußen auf. Ferner: 31. 1., 1. 2., 5. 2. 52 „Preußens deutsche Politik".

danken und bat um Unterstützung auch in einer anderen Angelegenheit, wie Zedlitz hinzufügte: „Vermutlich die Frage der deutschen Flotte . . .“[279]) Die Augsburger „Allgemeine Zeitung“ und ebenso die „Deutsche Vierteljahrsschrift“ sind dann auch zu schärfsten Angriffen auf Preußen übergegangen. Dagegen war das hannoversche Regierungsblatt, die „Hannoversche Zeitung“,[280]) in jeder Beziehung außerordentlich vorsichtig und wurde dafür von der „Preußischen Zeitung“ wieder geschont. Sie durfte ja auch aus politischen Gründen gegen Preußen kaum etwas sagen. Ganz entsprach es der Haltung der hannoverschen Regierung, wenn die Zeitung am 7. 2. mit einem gewissen Eingehen auf die österreichischen Pläne zu locken suchte. Die beiden sächsischen offiziösen Organe, „Dresdener Journal“ und „Leipziger Zeitung“,[281]) waren gegen Preußen ebenfalls zurückhaltend, lobten das bayrische Projekt und die Verknüpfung Flotte—Zoll, wünschten Verschiebung bis nach Lösung der Handelsfrage, begrüßten Preußens Beitritt in der Hoffnung auf den Österreichs und vertrösteten die Flottenfreunde, mit der deutsch-österreichischen Zolleinigung werde eine deutsche Flotte neu erstehen. Heftigere Angriffe gegen Preußen fanden sich sonst nur in der süddeutschen Presse, nicht dagegen in der offiziösen „Neuen Münchener Zeitung“. Die binnenstaatlichen Blätter propagierten natürlich die Pläne ihrer eigenen Regierungen, die sächsischen die Beusts, die bayerischen die Pfordtens. Als dann die Flotte zugrunde ging, suchte jede der Parteien der anderen die Schuld zuzuschieben und so ließ denn die „Neue Münchener Zeitung“, der „Württembergische Staatsanzeiger“, dessen Artikel die „Karlsruher Zeitung“ und die „Allgemeine Zeitung“ abdruckten, die „Kasseler Zeitung“, die „Hannoversche Zeitung“ und die „Darmstädter Zeitung“ eine Verteidigung ihrer Regierungen erscheinen.[282]) Alle bedauerten aufrichtig das traurige Ende dieser nationalen Einrichtung, alle wollten ihr möglichstes zur Rettung des Nordseegeschwaders getan haben. Beust, der besonders das

[279]) Heyck, S. 287.

[280]) „Hannoversche Zeitung“, 7. 2. 52.

[281]) „Dresdener Journal“, 19., 21., 28. 2. 52, „Leipziger Zeitung“, 18., 28. 2., 6. 4. 52.

[282]) „Hannoversche Zeitung“, 27. 3. 52. „Darmstädter Zeitung“, 27. 3. 52. „Dresdener Journal“, 6. 5. 52. „Neue Münchener Zeitung“, 30. 3. 52. „Staatsanzeiger für Württemberg“, 6. 4. 52. „Karlsruher Zeitung“, 7. 4. 52. „Allgemeine Zeitung“, 7. 4. 52. „Kasseler Zeitung“, 29. 3. 52.

Odium der Auflösung fürchtete, hielt sogar eine seiner gewandten Reden vor der Kammer, die dann im „Dresdener Journal" und in anderen meist binnenstaatlichen Zeitungen verbreitet wurde.[282]) Dann kam die Flottenfrage überall schnell zur Ruhe, mindestens auf seiten der Regierungsblätter mit einer gewissen Absichtlichkeit. Man wollte die Öffentlichkeit mit diesen für Bund und Regierungen unerfreulichen Dingen nicht unnötig erregen. Wie völlig regungslos die Öffentlichkeit aber an sich schon der Flottenauflösung gegenüberstand, das beweist ihr Verhalten gegen Hannibal Fischer.

Der Name dieses Mannes ist für das spätere 19. Jahrhundert Symbol geworden, Symbol einer traurigen politischen Zerrissenheit des deutschen Vaterlandes, der Vernichtung aller liberalen Institutionen durch die Reaktion, der in der Geschichte einzig dastehenden Ungeheuerlichkeit, daß ein Volk seine eben begründete Kriegsflotte auf öffentlichem Markt versteigern ließ. Die Polemik der Reichsgründungsjahre war erfüllt vom Zorn auf den „Flottenfischer", den „Flottenauktionator", den „Totengräber" und „Flottenvertilger", der die erste deutsche Marine „verhammerte", der ein Lump und ein Abenteurer gewesen sein mußte, weil er seine Hände mit solcher Tat hatte beflecken können. Man hat dies damals endlos wiederholt ebenso wie auch die fast symbolische Tatsache, daß das letzte verkaufte Stück vom Flottenmaterial ein Sarg gewesen ist. So bildete sich um Fischers Persönlichkeit eine Legende, deren Nebel sich bis heute nicht ganz gehoben haben. Dieser oldenburgische Staatsrat ist keine Erscheinung, die eine ausgiebige Behandlung rechtfertigen könnte. Nur soweit sie mit dem späteren Tagesstreit und der Stimmung der Reaktionsjahre verbunden ist, wird sie für uns wichtig. Bei genauer Nachprüfung der Vorwürfe, die später allgemein erhoben worden sind, ergibt sich als Tatsache, daß Fischer mit wenig Ausnahmen während der Flottenauflösung von keiner Zeitung irgendwie angegriffen worden ist. Eine andere Haltung der Öffentlichkeit wäre aus der müden Zeitstimmung auch gar nicht verständlich. Wenn er selbst in seinen Erinnerungen von den Verfolgungen in Presse und Öffentlichkeit spricht,[283]) kann sich das im allgemeinen nur beziehen auf die allerdings erhebliche Feindschaft, der er in dem durch die

[283]) Fischer, H., Politisches Martyrthum, S. 93 und 230 ff. Ferner: „Worte der Wahrheit", S. 8.

Flottenauflösung wirtschaftlich getroffenen Bremerhaven begegnete, und auf einige Angriffe in der demokratischen Presse.[284]) Es kommt als Erklärung hinzu, daß Fischer auf die Flottenauflösung stolz war als auf eine patriotische Tat,[285]) auch, daß er sich in einer gewissen Eitelkeit und dann auf Grund seines Konflikts mit dem Koburger Herzog gern als den politisch Verfolgten hingestellt hat. Im übrigen aber war er weder ein Kauz noch ein Abenteurer oder Lump, vielmehr bezeugen ihm die Akten und sogar die Presse zu Anfang seines Kommissariats allseitig außerordentliche Geschäftstüchtigkeit und Pflichteifer, allerdings auch einen gewissen Mangel an diplomatischem Talent, das doch gerade für den Verkehr mit den durch ihr ungewisses Geschick gereizten Flottenoffizieren von Wichtigkeit sein mußte. Niemand aber hat damals in der Übernahme des Kommissoriums etwas Ehrenrühriges gesehen[286]) — bot doch die preußische Regierung zwei ihrer Offiziere für dieses Amt an —, im Gegenteil, Fischer selbst fühlte sich durch diese Übertragung eines Bundesamtes höchst geschmeichelt. Wenn sich die Erfüllung seines Auftrags dann über ein Jahr in die Länge zog und daher einige nicht immer ganz berechtigte Kritik in Frankfurt hervorrief, lag die Schuld weniger bei ihm als in der Tatsache, daß sich niemand zum Kauf der für Handelszwecke wenig brauchbaren Schiffe bereitfinden ließ. Seiner politischen Gesinnung nach gehörte Fischer in den Kreis jenes kleinstaatlich-patriarchalischen Konservatismus, jener ständischen Altkonservativität, die auch der ihm näherstehende Fürst Windischgrätz in Österreich vertrat, und seine Einstellung zur Flotte war denn auch die typisch konservative: eine Feindschaft, die sich vor allem bezog auf die revolutionäre Herkunft der Flotte,[287]) daneben aber die Lebensfähigkeit einer deutschen Flotte überhaupt bezweifelte.

Diese Flottenfeindschaft der Konservativen ist eine dem heutigen Denken wenig verständliche, damals aber weit verbreitete Erscheinung.[288]) Eine Menge von Zeugnisssen aus den Akten und

---

[284]) „Reform", 15. 5., 23. 6. 52; „Beobachter", 17. 4. 52 u. a.

[285]) Fischer, H., Politisches Martyrthum, S. 93. F. A. Fischer, Herzog Ernst II. und Hannibal Fischer, S. 43 ff.

[286]) Ebenso O. Fischer, H. Z. 87, S. 257.

[287]) Dies wird deutlich in Fischers damals viel beachtetem Buch: „Der teutsche Adel", Bd. 1, S. 277 f.

[288]) Batsch, Prinz Adalbert, S. 187.

der Literatur liegen dafür vor. Es hat unter den Staatsmännern und Diplomaten mit Ausnahme derjenigen der Weserstaaten und weniger anderer keinen gegeben, der nicht in der Nordseeflotte eine Errungenschaft des tollen Jahres gehaßt und nicht über die schwärmerischen Flottenideen von 1848 gespottet hätte, der nicht von der Unmöglichkeit für Deutschland, sich auch nur eine kleine Seemacht zu schaffen, überzeugt gewesen wäre, sowohl Pfordten wie Beust, Nostitz und Könneritz, Galen und andere. Man haßte also nicht allein die „revolutionäre Nordseeflotte", sondern es fehlte überhaupt der Wunsch nach deutscher Seemacht und Seegeltung. Weitverbreitet war in Berlin, in Frankfurt, München und anderswo am Hof und in der Gesellschaft das Vorurteil, daß die Nordseeflotte aus schlechten, faulenden Schiffen bestünde und von einem undisziplinierten Demokratenpack bemannt sei. Wir begreifen die Überraschung, die Prokesch wie Hannibal Fischer erfaßte, als sie dann die Flotte persönlich sahen. „Ich bin erstaunt gewesen", sagte Fischer [289]) zu Duckwitz, „über das, was ich gesehen habe, ich glaubte ein Demokratennest zu finden, das ich zerstören möchte, ich habe aber eine so musterhafte Ordnung und Disziplin, ja ein so aristokratisches Wesen auf der Flotte bemerkt, das meine Gesinnungen noch übersteigt, daß ich es nicht übers Herz bringen kann, dies Institut zu verkaufen. Ich will jetzt eine Rundreise in Deutschland machen, denn ich habe mich aus einem Saulus in einen Paulus umgewandelt." Und als Prokesch Anfang August 1851 Brommy in Bremerhaven besuchte, noch ganz umfangen von dem Berliner Gerede über das demokratische Flottengesindel, fühlte er sich verpflichtet, an Schwarzenberg zu schreiben:[290]) „Ich erwartete vernachlässigte, halb unbrauchbare Fahrzeuge, rohe Offiziere, Gesindel statt Matrosen und Mannschaft, liederlichen, unmilitärischen Dienst und ich fand . . . von allem das Gegenteil." Diese Bekehrung Prokeschs gab dann den ersten Anstoß zum österreichischen Kontingentsplan. Wenn Prokesch aber zugleich die Vermutung Brommys wiedergab, die Flotte werde in Berlin absichtlich verleumdet, um sie so besser in die Hand zu bekommen, dann irrte er. Auch in Berlin haßte man die Marine, die deutsche wie zum Teil sogar die preußische,

[289]) Duckwitz, Erinnerungen, S. 347.

[290]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Prokesch an Shcwarzenberg, 8. 8. 51. Privat.

nur aus den allgemeinen konservativen Gründen, die hier wie überall Ausdruck von viel tiefer liegenden Urgefühlen gewesen sind. Tirpitz hat diese letzten Ursachen mit einem Satz erfaßt,[291]) wenn er von der — besonders in Preußen kräftigen — konservativen Flottenfeindschaft, die sich noch in den ersten Jahren seiner parlamentarischen Vertretung der Flottengesetze gezeigt habe, sagt: der Flottengedanke „galt nicht als altpreußisch, er stand etwas im Wettbewerb mit der Armee, er schien mit Industrie und Handel zu eng verschwistert für die damalige Notlage der Landwirtschaft und die großen wirtschaftlichen Kämpfe der Parteien". Was hier für die Jahrhundertwende gesagt wird, gilt viel stärker noch für die Mitte des Jahrhunderts: die Marine war etwas Neues, nichts Hergebrachtes wie die Armee, die wegen der Furcht, durch die Flotte in den eigenen Bedürfnissen geschädigt zu werden, allgemein in Deutschland dem Flottengedanken und der jungen Marine wenig freundlich gesonnen war. Friedrich der Große hatte einst die Errichtung einer Flotte abgelehnt, weil Preußen als Kontinentalmacht alle Mittel für sein Landheer benötige, und diese Ansicht blieb noch bis nach 1850 vielfach herrschend.[292]) Die Flotte war aber auch eng verknüpft mit dem Aufschwung von Handel und Industrie und damit ein Stück im Umbruch vom alten konservativen Feudalstaat zum modernen Kapitalismus. Hier treffen wir die Wurzel der konservativen Urfeindschaft gegen Flotte und Seegedanken. Handel, Industrie und Seemacht rissen die agrarische Lebensbasis der Junker unter das Joch der Weltwirtschaft und nahmen ihnen mit der wirtschaftlichen Grundlage zugleich die althergebrachte geistige Welt, in der sie lebten. Es ist doch kein Zufall, daß gerade der Liberalismus, also das erwachende kapitalistische Bürger- und Städtertum, aus Gegnerschaft gegen den alten konservativen Staat sich für die Flotte, die eng mit ihren wirtschaftlichen Bedürfnissen verflochten war, so stürmisch begeisterte. Man wird sich auf beiden Seiten dieser Dinge nicht immer bewußt gewesen sein, aber nichts bezeichnet dies alles deutlicher als die Tatsache, daß Junker und Armee, Bürger und Flotte, beide mit wenigen Ausnahmen fest in sich geschlossen, damals in fast unüberbrückbarem Gegensatz gegeneinander ge-

[291]) Tirpitz, S. 2.

[292]) Elze, W., Friedrich der Große, Berlin 1936, S. 220.

standen haben, Ausdruck einer alten versinkenden und einer neuen sich emporringenden Welt, Männer wie List und Harkort, die Kämpfer für Industrie, Eisenbahn und Seehandel auf der einen, die ostelbischen Junker und die deutschen Konservativen auf der anderen Seite. Deutlich wird dies besonders, wenn Friedrich Wilhelm IV. in seiner Denkschrift [293]) von dem gewissermaßen republikanischen Charakter der Seemacht spricht und besonders viel davon fürchtet, daß das Personal der Nordseeflotte aus den gänzlich demoralisierten Landstrichen von Oldenburg, Hamburg und Bremen stamme. Die Häfen und Küstenplätze, die das Tor in die weite Welt darstellten, galten den Konservativen eben deshalb und wegen ihrer Internationalität als revolutionäre Unruheherde und ein Beweis schien ihnen gerade damals der hamburgische Verfassungsstreit und vor allem der Dulonsche Streit in Bremen. Es ist im Grunde genommen dasselbe konservative Gefühl gegen das gefährliche Neue, wenn Bismarck gerade in diesen Tagen im Kammerstreit das kecke Wort und die Drohung von der eventuellen Vertilgung aller revolutionären Großstädte durch das konservative platte Land hinwarf.[294]) Aus diesen geistigen, sozialen und wirtschaftlichen Hintergründen müssen wir die allgemeine Flottenfeindschaft der Konservativen verstehen. Ihre Presse, die „Kreuzzeitung" und andere, hat sich freilich unter dem nachwirkenden Eindruck der Flottenbegeisterung von 1848 offene Ausfälle gegen die deutsche wie preußische Marine nicht erlaubt, aber aus einigen boshaften Seitenhieben und vor allem aus dem fast völligen Totschweigen der Flotte blickt ihre wahre Gesinnung.

Bei alledem kam wenigstens für die ostelbischen Junker noch hinzu, daß ihre wirtschaftliche Einstellung die des Freihandels war. Der Freihandel aber lehnte ebenfalls Kriegsflotte und Seegeltung, Kolonien und Schutzzölle ab. Seine Ideen beherrschten damals fast die ganze deutsche Küste — einige Jahre vorher hatte Cobden persönlich hier seinen Siegeszug gehalten. Friede, freier, ungestörter internationaler Handel, Gerechtigkeit und Wohlstand, das waren seine Schlagworte und er war geradezu der Ansicht, daß Armee und Flotte den Handel schädige statt

---

[293]) Zimmermann, S. 683.

[294]) G.W. X, S. 132. Rede vom 20. 3. 52.

schütze. Folgerecht forderte er eine Verminderung der Flotte.[295]) Das war der Geist, der in Norddeutschland weithin das Denken beherrschte. Im Binnenland huldigte man entgegengesetzten Ansichten, seit List für den Schutzzoll und die nationale Wirtschaft, für Kolonien und Seegeltung eingetreten war. Hier standen vor allem die Cottaorgane in vorderster Front und diese haben sich denn auch 1852 energisch für Erhaltung der Flotte eingesetzt.

Dies alles, diese Gegensätze zwischen Schutzzöllnern und Freihändlern, Liberalen und Konservativen in ihrer Einstellung zu Flotte und Seegedanken beweisen, daß es in der allgemeinen Haltung gegenüber dem Flottenende in Deutschland Unterschiede gegeben hat trotz der weit verbreiteten Flottenmüdigkeit.

In Preußen war die Stellung zu einer Kriegsflotte und speziell der deutschen Nordseeflotte keine ganz einheitliche. Wohl selten trafen diese Fragen auf ein so geringes Verständnis wie in Ostelbien. Im Hinterland herrschten weithin die Junker, Industrie und Handel waren gering, und an der Küste dachte man völlig freihändlerisch. So ist es kein Wunder, wenn die wenigen Stimmen, die sich offen gegen die Flotte vorwagen, gerade hier auftreten. Die freihändlerische „Ostseezeitung“[296]) in Stettin griff in allerschärfster Form die Trauerjeremiaden der anderen Blätter um die deutsche Flotte an und lehnte offen eine deutsche Flotte ab, weil ein Jahr Unterhalt den Steuerzahler bereits mehr koste als der ganze Schaden der dänischen Blockade. Schon 1848 war dieselbe Zeitung den Flottenbestrebungen feindlich gegenübergetreten.[297]) Und die „Kreuzzeitung“, die am 30. 8. 51 die Nachricht von der Auflösung der Flotte gebracht hatte, dementierte das einige Tage später[298]) mit den Worten: „Falschsüße Tröstung von Gerüchtes Zungen ist einmal wieder erklungen über die deutsche Kriegsmarine.“ Auch die Berliner Presse hat mit Ausnahme der liberalen „Konstitutionellen Zeitung“ die deutsche Flotte wenig geliebt, selbst die gemäßigt liberale „Vossische“ und die demokratische „Nationalzeitung“ nicht. Die „Haude-Spenersche Zeitung“ brachte es sogar fertig,

[295]) Lujo Brentano, Cobdens Argumentation gegen die Flotte, „Allgemeine Zeitung“ Nr. 354, 22. 12. 1899.

[296]) „Ostseezeitung“, 20. 4. 52. „Die deutsche Flotte und die Zolleinigung.“

[297]) Neumann, S. 112.

[298]) „Kreuzzeitung“, 31. 8., 6. 9. 51.

in einem Leitartikel vom 30. 1. 51 über den deutschen Seehandel zu erklären, Dänemark müsse zum Freund gewonnen werden, während sie mit keinem Wort die deutsche oder preußische Flotte erwähnte. Später freilich scheint sie wärmer wenigstens für die preußische Seegeltung in Ost- und Nordsee eingetreten zu sein.[299]) Dies alles zeigt, wie fern man im ganzen im ostelbischen Preußen dem Gedanken des bewaffneten Handelsschutzes noch stand, obwohl gerade Preußen an sich eine bedeutende Ostseereederei besaß. Die „Stralsundische Zeitung", die „Elbinger", die „Ostpreußische" und die „Magdeburgische Zeitung" beweisen gar kein Interesse an der Flotte. Wenn sich aber irgendwo der Ruf nach Flottenschutz gegen fremde Unbill erhebt, dann ist es der Ruf nach einer preußischen oder preußisch geführten Marine. Gerade der Gedanke einer Zollvereinsflotte hat während der Hauptspannung und vor allem seit dem preußischen Beitrittsangebot lebhafte Vertretung und ein Interesse gefunden, das beweist, daß man hie und da sich doch der Wichtigkeit einer solchen Einrichtung für Zollverein und preußisch-deutsche Handelspolitik bewußt gewesen ist, so die konservative „Norddeutsche Zeitung" in Stettin und die „Königsberger Hartungsche Zeitung".[300]) Die gemäßigt konservative, aber verhältnismäßig flottenfreundliche „Schlesische Zeitung"[300]) wünschte ebenfalls eine preußische Ostseeflotte. Auch die gothaisch-liberalen „Grenzboten" traten für Preußens Beteiligung am Triasverein ein und für Wahrung der deutschen Seeinteressen durch die preußische „Gefion" und „Barbarossa".[301]) Nur für die rein deutsche Flotte fehlte in Altpreußen im allgemeinen das Verständnis, am wenigsten vielleicht noch bei der demokratischen „Stettiner" und „Neuen Oderzeitung", und wir werden das verstehen müssen aus dem immerhin berechtigten partikularen Gefühl des europäischen Gewichts Preußens. So stark war dieser preußische Stolz, daß er selbst auf das neupreußische westelbische Gebiet hinübergewirkt hat. Im Rheinland und Westfalen ist entsprechend der anderen wirtschaftlichen Struktur des Landes der Blick für die Notwendigkeit einer Flotte weit aufgeschlossener, aber auch

[299]) Widdecke, S. 294.

[300]) „Norddeutsche Zeitung", 16. 1. 52. „Königsberger Hartungsche Zeitung", 17. 1. 52. „Schlesische Zeitung", 9. 4. 52

[301]) „Grenzboten" 1852, I, S. 512 ff.; II, S. 196.

hier denkt man mehr an die preußische als an die deutsche Flotte, obwohl das partikulare Gefühl lange nicht so kräftig entwickelt ist. Zeitungen wie die antireaktionäre „Saar- und Moselzeitung", die liberalen Essener „Allgemeinen politischen Nachrichten", selbst ein so kleines Lokalblatt wie der „Sprecher" in Wesel, die „Aachener Zeitung", der „Tägliche Anzeiger für Berg und Mark" weisen doch ein gewisses nationaldeutsches Empfinden auf. Alle bedauern sie den Ausgang der hannoverschen Konferenz, alle sprechen anläßlich der Auflösung von der verletzten deutschen Ehre und deutscher Schmach, alle hoffen sie auf tatkräftige Wahrnehmung der deutschen Seeinteressen nunmehr durch eine preußische oder eine Zollvereinsflotte, denn sie sind alle tief durchdrungen von der Wichtigkeit und Notwendigkeit des Handels- und Auswandererschutzes.[302]) Nur die „Bonner" und „Krefelder Zeitung" und der ultramontane „Westfälische Merkur" halten sich ziemlich neutral. Dagegen trat die führende liberale „Kölnische Zeitung"[303]) mit seltenem Eifer für deutsche Seegeltung ein. Auch sie kämpfte wie ein Großteil der übrigen preußischen Presse kräftig für die preußische Flottenpolitik, spottete einmal über das „österreichische Projekt der dreiteiligen Phantasieflotte" und deutlich erkannte sie wie auch die übrigen preußischen Blätter die Absicht Österreichs und der binnenstaatlichen Flottenpolitik, jede auf ihre Weise durch die Flotte die Zolleinigung vorzubereiten, und sie setzte ihre Ansicht dagegen, daß die naturgegebene Folge des Septembervertrags der preußische Beitritt zum Nordseeflottenverein sei. Freilich ging auch sie wie ein Teil der übrigen rheinisch-westfälischen Presse um Anklagen gegen den Bundesjammer, der den Flottenuntergang verschuldet hatte, nicht herum. Gern berichtete sie auch von einer Debatte, die in der zweiten Kammer in Berlin am 23. 3. 52 stattfand[304]) und die bewies, daß im Parlament eine ganze Reihe von Abgeordneten saß, die dem Seegedanken durchaus anhingen, allerdings ebenfalls nur im Sinne einer preußisch geführten norddeutschen oder Zollvereinsmarine. Harkort berichtet in einer Broschüre, in der er warme

---

[302]) „Saar- und Moselzeitung", 2. 4. 52. „Allgemeine politische Nachrichten", 1. 2. 52. „Der Sprecher", 31. 1. 52. „Die preußische Flotte", 3. 4. 52. „Die Auswanderung", „Aachener Zeitung", 6. 4. 52 u. a.

[303]) „Kölnische Zeitung", 28. 1., 8. 2., 22. 2., 28. 3., 31. 3. 52.

[304]) Stenogr. Berichte, Berlin 1851/52. 2. Kammer, Bd. 2, S. 915 ff.

Worte für die vergangene deutsche Flotte fand und Preußens deutsche Führerschaft zur See propagierte, den Zusammenschluß von 14 Abgeordneten der ersten und zweiten Kammer zu einer freien Marinekommission.[305]) Auch in den Regierungskreisen und am Hof hatte der Flottengedanke seine Träger, hier natürlich noch viel eher in einer rein partikularistischen Ausrichtung. Der König hat der Flotte stets starke Sympathien entgegengebracht, und dies war einer der Gründe, weswegen Bismarck sich so stark für eine dergestaltete Flotte einsetzte. Denn an sich lag Bismarck der Seegedanke völlig fern und es handelte sich für ihn auch gar nicht um die deutsche Flotte, sondern allein um Stärkung des Zollvereins und der deutschen Sympathien für Preußen. Auch Manteuffel und ein bestimmter Kreis im Ministerium erkannte klar die Bedeutung preußischer Seegeltung: Bonin, der Kriegsminister, der gern noch mehr Schiffe aus der Nordseeflotte angekauft hätte, Prinz Adalbert, der Oberkommandant der preußischen Marine, natürlich auch die Einzelbearbeiter Gaebler,[306]) Kerst und Wangenheim, und der Handelsminister von der Heydt. Der Finanzminister von Bodelschwingh hat zwar stets Widerstand geleistet. Wie klar man aber im allgemeinen in der Regierung sah, beweist, daß selbst ein Mann wie der Innenminister von Westphalen, der geradezu als Exponent der Ultrakonservativen galt, die Notwendigkeit einer preußischen Flotte anerkannt hat.[306]) Freilich hatte Prokesch völlig richtig nach Wien berichtet, der Kreis dieser Freunde des preußischen Flottengedankens sei nur klein.[307]) Boetticher, Oberpräsident und hoher preußischer Beamter, hat mit den bekannten freihändlerischen Argumenten von den riesigen Kosten und der Nutzlosigkeit einer Flotte die Auflösung der Nordseeflotte gefordert und gemeint, daß man im Kriegsfall das zum Flottenbau veranschlagte Geld lieber zum Schadenersatz für die Kaufleute und zu Subsidien, um damit die Hilfe einer Seemacht zu kaufen, verwenden solle.[308]) Den Männern der kleinen, aber mächtigen Partei war der Blick auf

---

[305]) F. Harkort, Die preußische Handels- und Kriegsmarine und ihre Stellung zum Zollverein, 1852, S. 5.

[306]) Poschinger, Denkwürdigkeiten Manteuffels, Bd. 2, S. 233 f. Ferner: S. 198. Westphalen an Manteuffel, 24. 10. 52.

[307]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Prokesch an Schwarzenberg, 25. 10. 51.

[308]) Boetticher an Manteuffel, 13. 1. 51. Abgedruckt: Zimmermann, S. 675—81.

die See ebenfalls völlig fremd. Leopold von Gerlach hat einmal von der Weserflotte gemeint:[309]) „Es ist merkwürdig, wie alles, was die Paulskirche gemacht hat, mit Nullität geschlagen ist." Und sein Bruder Ludwig verkündete in seinen Rundschauen in der „Kreuzzeitung" offen:[310]) „Die Flotte, das kostbare Erbstück der drei Farben, wird den Bund nicht sprengen." Dieser eine Satz enthält die gesamte Flottenhaltung der preußischen Konservativen: die Feindschaft gegen die revolutionäre Flotte, die Ansicht, daß über einem so unwichtigen Ding wie der Nordseeflotte doch nicht die reaktionäre Einheitsfront der nordischen Großmächte, die heilige Allianz zugrunde gehen könne, die Meinung, Preußen müsse seine Bundespflichten erfüllen, um seiner reaktionären Sendung treu zu bleiben. Wie anders dachten doch da in manchem schon der „bonapartistische" Manteuffel und auch Bismarck. Wie anders auch die Männer der Wochenblattpartei, die angesichts des Flottenendes im Namen der deutschen Nation an Preußen appellierten, die Flotte, die der Bundestag versteigerte, zu retten.[311]) Die Armee dagegen hat im allgemeinen mit dem Vollgefühl der altbewährten Truppe und voller friderizianischer Tradition noch lange auf ihre maritime Schwester herabgesehen und nur Moltke,[312]) Peucker[313]) und einige andere machten hier eine seltene Ausnahme, so auch der Prinz von Preußen. Dessen sowie Prinz Adalberts Stellung zum Flottenende zeichnet wieder ganz deutlich Preußens scharf ausgeprägten Partikularismus. Von einem irgendwie deutschen Gefühl sind bei allen diesen spezifischen Preußen nur sehr geringe Spuren vorhanden. Adalbert schrieb am 22. 3. 52 an Wilhelm:[314]) „Die deutsche Flottenangelegenheit scheint nach den gestern aus Hannover eingegangenen Nachrichten sich für die Zwecke unserer Marine günstig gestalten zu wollen" und „Was Du über die deutsche Marine sagst, ist mir aus dem Herzen gesprochen; ich hoffe nur, wir werden es bei dem Anfang einer eigenen Seemacht nicht bewenden lassen, sondern bald anfangen, auf einem bestimmten Wege vorwärts zu schreiten". Und Prinz Wilhelm, der unentwegt und von Anfang an auf rücksichtslose

[309]) Leopold von Gerlach, Bd. 1, S. 643.
[310]) „Kreuzzeitung", 31. 3. 52. „Rundschau im März 1852."
[311]) „Preußisches Wochenblatt", Nr. 4, 6, 18, 19. „Wochenübersicht".
[312]) „Marinerundschau", 16. II. (1905), S. 1210 ff. Neumann, S. 15 f.
[313]) Neumann, S. 19.
[314]) B.P.H. Rep. 58. Adalbert an Wilhelm, 22. 3. 52.

Zahlungsweigerung Preußens gedrängt hatte,[315]) drückte dem General von Natzmer seine Zufriedenheit über den Flottenausgang aus,[316]) und an Schleinitz schrieb er:[317]) „Die Flottenfrage ist freilich kläglich für Deutschland, aber brillant für Preußen ausgefallen, weil es sich auch hier wieder zeigte, daß ohne Preußen die großen Dinge in Deutschland nicht gehen. Nun haben w i r eine Flotte und sie wird das Fundament einer deutschen einst werden, das ist klar, und somit ist das Sprichwort erfüllt: Wer andern eine Grube gräbt usw. Man wollte u n s begraben und hat sich selbst begraben." Diese Siegerstimmung, das war das Gefühl, mit dem man im preußischen Ministerium und am Hof dem traurigen Ende der ersten deutschen Marine begegnete.

Ganz anders war dagegen die Stimmung in den Weserstaaten. In Hannover wünschten Hof, Ministerium, Kammern und Volk und selbst ein Großteil der Konservativen sehnlichst Rettung der Nordseeflotte. In beiden Kammern sprach man sich, zum Teil unter Angriffen auf den Bund, mehrfach für ihre Erhaltung aus.[318]) Es ist wieder bezeichnend, daß die einzige Stimme, die sich hier gegen die Flotte, die nur den Frieden gefährde, erhob, die des konservativen Abgeordneten von Münchhausen aus dem junkerlich-ritterschaftlichen Bezirk Kalenberg war, während die Liberalen und vor allem die Abgeordneten der Küste für die Flotte eintraten. Das Ministerium hätte den Ständen hohe Forderungen für das Marinebudget vorlegen können und sie wären zweifellos bewilligt worden.[319]) Auch die Bevölkerung dachte nicht anders: sämtliche Zeitungskorrespondenten in Hannover betonen das immer wieder. Der demokratische „Geschäftstelegraph für Osnabrück" verhöhnte mit bitterem Witz die Flottenversteigerung,[320]) die demokratische

[315]) Poschinger, Preußens auswärtige Politik, Bd. 1, S. 197. Wilhelm an Manteuffel, 25. 6. 51.

[316]) Brandenburg, S. 96. Auch Pagel, S. 202. Wilhelm an Natzmer, 8. 4. 52.

[317]) Schultze, Briefe Wilhelms I., S. 170. Wilhelm an Schleinitz, 7. 4. 52. Ähnlich: Poschinger, Denkwürdigkeiten Manteuffels, Bd. 2, S. 106 f. Wilhelm an Manteuffel, 13. 4. 52.

[318]) Hannoversches Landtagsblatt 1851, 1. Kammer, 17. 6. 51. 2. Kammer, 22. 5. 51. Hannoversches Landtagsblatt 1851/53, 1. Kammer, 28. 5., 14. 6., 24. 6. 52. 2. Kammer, 21. 1., 28. 1., 15. 5., 24. 5., 24. 6. 52. Auch Oppermann, Bd. 2, S. 323, 345, 376.

[319]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia lg. Neubourgs Bemerkungen zur sächsischen Denkschrift, 24. 1. 52.

[320]) Henke, S. 41.

„Deutsche Reichszeitung" wetterte in schärfster Weise gegen die Kirchturmspolitik der Binnenstaaten und die bayrischen Versuche, Österreichs Zollpläne auf dem Weg über die Flotte durchzusetzen und damit Deutschland Österreich preiszugeben, und fand zugleich warme Worte für das nationale Institut einer deutschen Flotte.[321]) Auch die freihändlerische „Zeitung für Norddeutschland" besprach ständig in fast erregtem Tone die Flottenfrage, hielt sich im ganzen auf seiten Preußens und griff scharf die österreichischen und binnenstaatlichen Zoll- und Flottenpläne an. Nur als dann „Eckernförde" und „Barbarossa" in preußische Hand gelangten, führte sie eine überaus heftige Sprache gegen die preußischen Junker, die jedes nationalen Gefühls ledig, zunächst ritterschaftlich, dann zauchisch oder hinterpommersch, dann märkisch oder pommersch und allerhöchstens altpreußisch seien, die für die Auflösung gewirkt hätten, um die Flotte in preußische Hand zu bekommen, denn eine deutsche Flotte passe in ihr Schema der ständischen Gliederung und der Obrigkeiten von Gottes Gnaden nicht hinein.[322]) Wenn hier auch der liberale Haß gegen die Kamarilla zum Durchbruch kommt, so scheint doch die Gesamteinstellung der Bevölkerung weniger preußenfeindlich gewesen zu sein als die der hannoverschen Diplomatie, in der nur Bothmer eine bemerkenswert preußenfreundliche Ausnahme gemacht hat. Dieser diplomatische Neuling wurde fast zum Propheten, als er seinen Chef vor Ablehnung der preußischen Beteiligung warnte:[323]) die Nordseeflotte sei dringendes Bedürfnis; „Die jetzige Flotte kann untergehen, die Idee wird es nicht. Preußen wird derselben sich bemeistern und sie, wenn auch nicht jetzt, doch bei gelegener Zeit durchführen. Jetzt hat Hannover die Ehre und die Vorteile der Initiative; muß es einst Forderungen Preußens nachgeben, oder einer von Preußen ausgehenden Einrichtung beitreten, ist die Stellung eine ganz andere."

Dieselbe Stimmung wie in Hannover treffen wir in Oldenburg: das Ministerium und die Bevölkerung aus Lokalinteresse, der Großherzog auch aus nationaldeutschen Gefühlen entflammt

---

[321]) „Württembergische Zeitung", 11. 2. 52. „Aus Mitteldeutschland." „Deutsche Reichszeitung", 17. 1. 52 und 6. 2. 52.

[322]) „Zeitung für Norddeutschland", 8. 1., 14. 1. „Österreichische Pläne", 6. 2., 4. 4. 52. Die zitierte Stelle 7. 4. 52.

[323]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1g. Bothmer an Schele, 15. 2. 52. Privat. Vgl. Bär, S. 197, Anmerkung 1.

für die Flotte. Die „Oldenburger Zeitung" und der „Beobachter" treten nachhaltig für die Flotte ein und sind heftig empört über die Auflösung. Auch die Bremer Presse, das „Bremer Handelsblatt", in dem Karl Andree, der große Geograph und Träger Listscher Gedanken, für Flottenschutz des wachsenden deutschen Handels focht,[324]) und vor allem die führende Zeitung Norddeutschlands, die liberale „Weserzeitung",[325]) nimmt dieselbe Haltung ein. Geradezu ergreifend ist die Grabrede, die Otto Gildemeister der Flotte hielt:[326]) nicht so sehr einzelne Staaten oder einzelne Minister tragen die Schuld, sondern das deutsche Volk, das für eine Flotte einfach zu unreif war, von dessen politischer Weiterentwicklung die künftige Flotte abhängen wird. Er wie auch Smidt und Duckwitz haben ihr möglichstes für die Erhaltung der Flotte getan und, wenn man weiß, wie lebendig heute noch die Erinnerung an die erste deutsche Marine an der Unterweser ist, wird man eine gleich flottenfreundliche Haltung auch von der Bevölkerung annehmen dürfen. Daneben ließen freilich freihändlerische Gedankengänge auch Bremen nicht ganz unberührt.

In Hamburg dagegen, wo die Flottenbegeisterung 1848 wie ein rasches Strohfeuer heruntergebrannt war, fehlten weitblickende Männer wie Smidt und Duckwitz. Banks, Merck, Dammert und andere haben zum Teil ganz offen erklärt,[327]) daß sie die Flotte dem hamburgischen Handel eher für schädlich als nützlich erachteten und daß eine Flotte nur unnötige Kosten verursache. Auch die Kommerzdeputation, die Vertretung der Kaufherren,[328]) die Erbgesessene Bürgerschaft und die ganze Kaufmannschaft stimmten darin mit ihnen völlig überein.[327]) Kirchenpauer, ein echter Vertreter Alt-Hamburgs, nannte die Flotte[329]) geradezu „eine der beklagenswertesten Märzerrungenschaften". Nur die beiden Historiker Wurm und Lappenberg waren früher schon in Hamburg für deutsche Seemacht, für den Eintritt in den Zollverein und für Kolonien eingetreten,[330]) aber

---

[324]) „Schwäbischer Merkur", 11. 2. 52. Bremen.
[325]) D. Meyer, „Die Weserzeitung", S. 210 ff.
[326]) „Weserzeitung", 31. 3. 52.
[327]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 12. Kamptz an Manteuffel, 17. 3. 52. Sta. Bremen, M. 4. d. 6. Smidt an Smidt, 23. 11. 51. Bär, S. 202.
[328]) Baasch, Die Handelskammer, Bd. II, 2, S. 364 ff.
[329]) Wohlwill, Die hamburgischen Bürgermeister, S. 68. Bericht 11. 11. 51.
[330]) Wohlwill, Aus drei Jahrhunderten, S. 152 ff.

mit dieser Ansicht ziemlich allein geblieben. Wir müssen solche flottenfeindliche Haltung verstehen aus der Geschichte der Stadt, ihrer jahrhundertelangen Neutralitätspolitik, durch die sie ihren Handel hochbrachte ohne den Schutz einer Seemacht, aus ihren starken geschäftlichen Beziehungen zu England, von dem sie die Manchesterlehre gläubig und gern übernahm, und aus dem in Hamburg herrschenden Geist weltbürgerlicher Internationalität und des althamburgischen Partikularismus.[331]) Es kam die Rivalität gegen Bremen hinzu, das von der Weserflotte den Hauptvorteil hatte. Das alles macht sich stark bemerkbar in der Haltung der Presse: sämtliche Zeitungen beweisen gegenüber der Flotte völlige Teilnahmslosigkeit und benutzen die Flottensache gelegentlich auch, um Preußen oder den Septembervertrag anzugreifen. Der amtliche „Hamburger Correspondent“[332]) zeigt einmal sogar inniges Verständnis für Mecklenburgs Abneigung gegen die Nordseeflotte, indem er von den hohen Kosten spricht „für eine bloße Flottenspielerei, auf welche das Ganze am Ende doch würde hinausgelaufen sein“. Dieses freihändlerische Denken hat sich lange in Hamburg gehalten und es ist bezeichnend, daß noch 1867 ein angesehener Bürger der alten Hansestadt vor der Errichtung einer Marine hat warnen können, ohne allgemeinem Gelächter anheim zu fallen.[333]) Und als im gleichen Jahr im norddeutschen Reichstag die Marinefrage zur Sprache kam, war es wieder ein hamburgischer Abgeordneter, der unter dem Protest des Hauses die Flotte auf den Küstenschutz beschränken wollte, da eine große Seemacht Handel und Handelsmarine doch nicht sonderlich fördere, während gerade ein bremischer Abgeordneter für den Ausbau der Bundesmarine bis zur drittgrößten der Welt eintrat.[334]) 1852 erhob sich in Hamburg nur eine einzige Stimme gegen die Flottenauflösung, bezeichnenderweise eine demokratische, die „Reform“, die mit bissigen Witzen über die kommende Auktion den Bund angriff und die das tief verletzte deutsche und nationale Fühlen der damaligen Demokratie angesichts des Flottenendes in die Worte faßte:[335]) „So werden wir also das schmachvolle Schauspiel erleben, daß

[331]) Eckardt, Bd. 1, S. 193 f., 213; Bd. 2, S. 8 ff. Wiskemann, Hamburg und die Welthandelspolitik, S. 144 ff.
[332]) „Hamburger Correspondent“, 9. 4. 52.
[333]) Wichmann, a. a. O.
[334]) „Kölnische Zeitung“, 3. 4. 1867.
[335]) „Reform“, 31. 3. 52.

binnen kurzem Deutschlands Flotte wie auf dem Trödelmarkt verschleudert wird."

War so die Stimmung in Hamburg, so ist die flottenfeindliche Haltung Lübecks und der mecklenburgischen Regierung wegen der geographischen Lage noch viel verständlicher. In Mecklenburg herrschte schon lange wieder das Junkertum. Nur in den Städten der Küste, die eine bedeutende Reederei aufwiesen, lebte noch der liberale Geist, und so finden wir denn die „Mecklenburgische Zeitung" die „Rostocker" und „Wismarsche Zeitung" voller Begeisterung für die Flotte, voller Empörung über die nationale Schmach und voller Angriffen gegen Österreich und die Binnenstaaten, während Preußen in jeder Hinsicht gelobt wird.

Ganz anders war die Haltung Mitteldeutschlands. In Sachsen war die Flottenbegeisterung 1848 am ehesten erkaltet.[336]) Hier und in Thüringen lehnten jetzt in seltener Einmütigkeit Presse, Parlament und Regierungen jedes, selbst das geringste Opfer ab. Man hat das freilich nicht offen gesagt, und vor allem die sächsische Regierung hat mit unerreichtem Geschick verstanden, ihre Flottenfeindschaft zu bemänteln. In Wahrheit waren aber Beusts Kollegen noch weniger opferbereit als Beust,[337]) der doch selbst schon der Flotte gar kein Interesse entgegenbrachte. Und die einzelnen thüringischen Höfe sprachen ihre Flottenfeindschaft sogar offen aus. Der sächsische Landtag und die thüringischen Landschaften [338]) sind die einzigen Stände in ganz Deutschland gewesen, in denen wohl kein einziges Wort zugunsten der Flotte lautgeworden ist. Das sächsische Parlament sprach der Regierung für ihre Flottenpolitik vielmehr allseitige Billigung aus [339]) und der Abgeordnete Rittner brachte es fertig, in der zweiten Kammer davon zu sprechen, daß die Deportation von politischen Gefangenen nach Übersee vielleicht mit der deutschen Flotte bewerkstelligt werden könnte.[340]) Ein ähnliches Bild ergibt auch die Presse. Die „Blätter von der Saale", das „Chemnitzer Tageblatt", das „Zwickauer

---

[336]) Neumann, S. 74.

[337]) G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 12. Galen an Manteuffel, 6. 3. 52.

[338]) Vgl. G.Sta. A. A. III. R. 13. VI. Nr. 6. v. 9. Gedruckte Registratur. Dresden, 10. 2. 51. Altenburgische Erklärung u. a.

[339]) Sächsische Landtagsakten, 1850/51 und 1851/52, 1. Kammer 11. 3. 51, 11. 5. 52; 2. Kammer 10. 2. 51, 2. 3. 52.

[340]) „Magdeburgische Zeitung", 18. 2. 52. Dresden, 15. 2.

Wochenblatt" zeigen kaum Teilnahme, ebenso die „Weimarische Zeitung" und die ministerielle „Allgemeine politische Zeitung" in Weimar, die sich scharfe Angriffe gegen Österreich erlaubte. Das preußenfreundliche und freihändlerische Brockhausorgan in Leipzig, die „Deutsche Allgemeine Zeitung", blieb im ganzen ebenfalls ziemlich kühl. Die einzige Zeitung, die in Sachsen ehrlich die Sache der deutschen Flotte vertreten hat, war die preußenfreundliche und oppositionelle „Sächsische Constitutionelle Zeitung".

Auch in Bayern und vor allem im katholisch-konservativen Altbayern war das Interesse an der Flotte gering und Knesebeck erklärte den früheren bayrischen Flottenenthusiasmus sogar für völlig erloschen.[341]) Die fast offen flottenfeindliche „Neue Würzburger Zeitung", die „Münchener Neuesten Nachrichten", das „Neue Tagblatt" und der „Fränkische Kurier" bewiesen wenig Teilnahme. Dagegen sprachen sich der österreichfreundliche „Nürnberger Correspondent", die größte bayrische Provinzzeitung, und die „Regensburger Zeitung" manchmal in flottenfreundlichem Sinne aus. In Augsburg scheint man ein wenig mehr Interesse gehabt zu haben. „Postzeitung" und „Abendzeitung" setzen sich für die Flotte ein, wenn auch ohne Lebhaftigkeit. Nur das deutsche Weltblatt, die großdeutsch-liberale Augsburger „Allgemeine Zeitung"[342]) war von heiliger Begeisterung für die deutsche Seemacht, für überseeische Ausbreitung und Kolonien erfaßt und hat unentwegt diese Gedanken propagiert. Sie tauchte tief in Lists und Brucks Gedankenwelt, wenn sie sagte, unter den großen volkstümlichen Forderungen der neuen Zeit, Zoll- und Handelseinigung, Post-, Münz- und organischer Administrationseinheit, nähme die deutsche Flotte eine Hauptstelle ein. In ähnlicher Weise trat die „Deutsche Vierteljahrsschrift"[343]) ein für eine deutsche Zolleinigung, der dann die einheitliche Handels- und Schiffahrtspolitik und die Dreikontingentsflotte folgen müßte. Natürlich verteidigte die Augsburger „Allgemeine Zeitung" während der Flottenpolemik auch die Pläne der bayrischen Regierung. Dieser selbst ging dagegen im Grunde genommen das Verständnis für die Be-

[341]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1d. Knesebeck an Münchhausen, 26. 5. 51. Vertraulich.

[342]) „Allgemeine Zeitung", 25. 3. 51, Beilage.

[343]) „Deutsche Vierteljahrsschrift", 1851, IV, S. 309—12.

deutung einer Seemacht ab, aber wenigstens König Max hat stets, wenn auch erfolglos, die Notwendigkeit einer deutschen Flotte betont. Vielleicht stand er dabei unter dem Einfluß seines Vaters Ludwig,[344]) der sich in romantischer Teutschheit für Schleswig-Holstein und die deutsche Flotte begeisterte und seinen Wünschen auch am Berliner Hof hat Geltung verschaffen wollen. Auch darin wich Max von seinem Ministerpräsidenten ab, daß er, wenigstens während der Ministerkrisis gerade zur Zeit der hannoverschen Konferenz, und unter dem Einfluß der preußischen Partei am Hof, Dönniges, von der Tann u. a., gemeint hat, eine Flotte sei nur lebensfähig, wenn Preußen beitrete.[345])

Dagegen herrschte bei der württembergischen Regierung vollkommene Flottenfeindlichkeit. Der Grund lag beim König, der in der Nordseeflotte ein Kind der revolutionären Paulskirche sah und ihr zum Vorwurf machte, daß sie im Bunde mit den schleswig-holsteinischen Rebellen gegen einen legitimen Herrscher gekämpft hat.[346]) Wenn er nicht offen seiner Feindschaft Ausdruck zu leihen wagte, lag das daran, daß im urliberalen Südwestdeutschland immer noch die Flotte ein wenig im Herzen des Volkes getragen worden zu sein scheint. Die württembergischen[347]) und badischen[348]) Kammern und ein Teil der südwestdeutschen Presse beweisen das in ihrer Haltung. Der demokratische „Beobachter" griff mit bitterem Hohn die Reaktion, die am Tode der Flotte schuld sei, und einmal sogar Fischer an,[349]) die „Karlsruher Zeitung" hoffte auf einen günstigen Ausgang des Flottenstreits und selbst solche Zeitungen, die wie anscheinend die konservative „Deutsche Chronik" oder die „Badische Landeszeitung" der Flotte kein lebhaftes Interesse entgegenbrachten, suchten doch durch eine besonders große Anzahl von Nachrichten dem Wunsch des Volkes nachzukommen. Die altliberale „Württembergische Zeitung" freilich und der

---

[344]) Kohl, Anhang, Bd. 2, S. 36. Manteuffel an Bismarck, 23. 11. 51.

[345]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1h. Knesebeck an Schele, 19. 3. 52. 1i. Knesebeck, Immediat, 23. 3. 52.

[346]) Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1g. Knesebeck, Immediat, 22. 1. 52.

[347]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Handel an Schwarzenberg, 5. 11. 51. Stuttgart. Sta. Dresden, Loc. 30356. v. 2. Nostitz an Beust, 28. 11. 51.

[348]) Verhandlungen der badischen Ständeversammlung, 1851/52, 2. Kammer, 8. 3. 52.

[349]) „Der Beobachter", 17. 4. 52. Bremerhaven, 10. 4.

„Schwäbische Merkur" zeigten kaum Interesse für die nationaldeutsche Flotte und ebensowenig Verständnis für deren politische und handelspolitische Notwendigkeit und ihre Haltung beweist, daß selbst in den Gebieten Deutschlands, die durch ihre liberale Gesinnung von Natur aus flottenfreundlicher hätten sein müssen, infolge der allgemeinen politischen Ermattung die Teilnahme für die deutsche Flotte bei vielen erkaltet war.

Dieselbe Stimmung wie in Württemberg scheint auch am Mittelrhein geherrscht zu haben. So neutrale Provinzblätter wie „Wormser" und „Neue Speyerer Zeitung" oder die „Hanauer Zeitung" bringen kaum die wichtigsten Flottennachrichten. Das ultramontane und schroff preußenfeindliche „Mainzer Journal" zog aus dem sehr bedauerten Zusammenbruch des österreichischen Planes und der deutschen Flotte schließlich den Schluß:[350]) „Eine große seefahrende und zur See mächtige Nation werden wir Deutschen niemals werden." Im ganzen freilich erkannte das „Mainzer Journal" doch die Notwendigkeit des Handelsschutzes, und die demokratische „Mainzer Volkszeitung", die „Neue Mainzer Zeitung" und das demokratische „Frankfurter Volksblatt" fanden warme nationale und dann verbitterte Worte über die Flotte und deren Untergang. Die österreichfreundliche „Oberpostamtszeitung", das Organ des Bundestags, zeigte sich wenigstens äußerlich ebenfalls flottenfreundlich. Dagegen hielt sich das „Frankfurter Journal" ziemlich neutral auch in der Flottenpreßfehde, unterstützte dabei seltsamerweise besonders Hannover und trat für eine norddeutsche Zollvereinsflotte ein.[351]) Ebenso auffallend ist die Stellung der fortschrittlichen und preußenfreundlichen „Mittelrheinischen Zeitung" aus Wiesbaden, die mit derselben Ständigkeit, mit der die Augsburger „Allgemeine Zeitung" die Flotte von Mitteleuropa her propagierte, und fast auf derselben geistigen Höhe die Schaffung einer Zollvereinsflotte forderte und ihre Meinung zusammenfaßte in die Worte:[352]) „Ein Handelsverein ohne Seegewinnung ist eine Halbheit; ein Seehandel ohne Kriegsflotte ist ein Mund ohne Zähne." Vielleicht darf man den Ursprung dieser Artikelserie in der Frankfurter Preßstation, also bei Bismarck, suchen.

[350]) „Mainzer Journal", 1. 12. 52. „Die deutsche Flagge".

[351]) „Frankfurter Journal", 4. 5. 52.

[352]) „Mittelrheinische Zeitung", 31. 3. 52. „Die deutsche Flotte", 8. 4. 52 u. a.

So war also die Stimmung der Nation angesichts des Flottenendes: im ganzen allgemein resigniert, aber in den schon früher liberalen Teilen Deutschlands und in Mecklenburg und Nordwestdeutschland noch eine gewisse mehr oder weniger kräftige Flottenfreundschaft, dagegen in Hamburg, Sachsen und Ostelbien wenig davon spürbar und, wenn in Ostelbien doch, dann nur als preußischer Flottengedanke, nicht als deutscher. Der österreichischen Bevölkerung wird ebenfalls der Gedanke einer deutschen Nordseeflotte ziemlich ferngelegen haben. Nur einige führende Männer der österreichischen Regierung und Diplomatie, wie Prokesch und Thun oder auch Jochmus, hatten doch ein gewisses, wenn auch im spezifisch österreichischen Sinne wirksames Gefühl für die deutsche Schmach einer Versteigerung der ersten deutschen Kriegsmarine. Der alte Kübeck freilich sah in der Flotte nur die „revolutionäre Schöpfung" und „jedenfalls eine sehr verunglückte".[353])

## Überschau und Ergebnis.

So starb die Marine, von deren Topp zum erstenmal die Flagge des gesamten Deutschland geflattert hat. Bis zum Septembervertrag wollten fast alle Regierungen ihre Auflösung, und Beust hatte recht, wenn er die Flottenfrage geistreich scherzend gegenüber Kuefstein mit einem Schwarzer-Peter-Spiel verglich,[354]) in dem jeder Staat dem anderen das Unangenehme der Sache zuzuschieben suchte. Dann kam der Kampf um die handelspolitische Präponderanz. Durch ihn gewann die an sich politisch unwichtige Flottenfrage erhebliche politische Bedeutung, und sie wuchs sich schnell zu einem sehr ernsthaften und in seiner Weite bisher wohl nicht erkannten diplomatischen Konflikt zwischen Preußen und Österreich und den Mittelstaaten aus, zu einem Streit, der im Kerne nicht allein ein Prestigekampf der beiden Großmächte war, wie A. O. Meyer ihn auffaßt,[355])

---

[353]) Kübeck, Tagebücher, Bd. 2, S. 191. Kübeck an Schwarzenberg, 29. 3. 50.

[354]) H.H.Sta. P. A. Fasz. II, 74. Kuefstein an Schwarzenberg, 15. 12. 51.

[355]) A. O. Meyer, S. 73.

sondern der zugleich durch die binnenstaatlichen Angebote stark in den Zollvereinskampf hineinspielte, daneben um die Organisation der Flotte, also um ein wichtiges Teilstück der gesamten handelspolitischen Neugestaltung Deutschlands ging und damit auch auf diesem Einzelgebiet die verschiedenen Möglichkeiten einer Endgestaltung der deutschen Frage und die verschiedenen deutschen Bestrebungen der einzelnen Kabinette deutlich hervortreten ließ: als dreiteilige großdeutsch-mitteleuropäische Bundesflotte, als preußisch geführte Flotte der norddeutschen Seestaaten oder des Zollvereins, als Triasflotte im Rahmen des österreichischen Planes, im einzelnen aber gestaltet nach den eigenen Plänen Hannovers und der Mittelstaaten. Dieser Flottenstreit zeigte auch, wie sehr doch selbst jetzt, wo im rein Politischen die deutsche Frage zu einer vorübergehenden Ruhe gekommen war, das Gegeneinander der deutschen Mächte auf handelspolitischem und materiellem Gebiet lebendig blieb, indem man hier sehr wesentliche Vorgefechte für den Endkampf um Deutschland ausfocht. Erich Brandenburg hat zwar gemeint,[356]) daß dem Zollverein im Kampf um die Gestaltung Deutschlands nicht die Bedeutung zukomme, die ihm allgemein zugeschrieben werde, daß der Zollverein von Preußen stets nur zur Befriedigung der eigenen wirtschaftlichen Notwendigkeiten und nie auch zu politischen Zwecken gebraucht worden sei, ja, daß das Streben nach rein politischen Zielen auf dem Wege über den Zollverein — politische Einflußnahme auf die übrigen deutschen Staaten u. a. — sowohl Friedrich Wilhelm III. wie Friedrich Wilhelm IV. und ihren Staatsmännern und dem Prinzen von Preußen gänzlich ferngelegen habe und erst mit Bismarck hervortrete. Ich glaube gegenüber solcher Unterschätzung der politischen Seite dieser Wirtschaftsangelegenheiten gezeigt zu haben, daß gerade den materiellen Dingen, der Handelsfrage und dem Streit um Erhaltung und Sprengung des Zollvereins und als dessen Teilstück der Marinefrage im politischen Kampf um Deutschland für 1852 die Rolle zugesprochen werden muß, die von 1848 bis zu den Dresdener Konferenzen den rein politischen Dingen, also der Frage der Union und des mitteleuropäischen Bundes, zukam. Brandenburg hat sicher nicht unrecht, wenn er auf die Schwäche der Zollvereinsverfassung hinweist und darauf, daß der Zoll-

---

[356]) E. Brandenburg, Die Reichsgründung. Lpz. 1922.[2] Bd. 1, S. 112—118.

verein sowohl 1850 wie 1866 die Mittelstaaten doch nicht zu einer preußenfreundlicheren Politik hat vermögen können. Aber darin sieht er zweifellos falsch, wenn er den preußischen Staatsmännern die Absicht, den Zollverein zum Ausbau der politischen Stellung Preußens in Deutschland zu benutzen, abspricht. Gerade Manteuffel und Bismarck verbanden, wie wir gesehen haben, mit dem Zollverein den Gedanken einer Zollvereinsmarine um der Stärkung der preußischen Stellung in Deutschland willen, und gerade Preußen beabsichtigte ja eine entscheidende Änderung in der Zollvereinsverfassung und die Errichtung von Zollvereinskonsulaten 1852, freilich ohne dies Ziel zu erreichen. Die Haltung der Gegner Preußens und sämtliche Äußerungen besonders der Österreicher, Pfordtens und Beusts in der Flottenfrage zeigten, wie sehr man sich auch dort der Wichtigkeit des Streits um den Zollverein und die deutsche Flotte bewußt war und daß man dort die tiefen Zusammenhänge mit der Endlösung der deutschen Frage völlig klar erkannte. Man wußte, daß man in diesen materiellen Dingen zugleich seine politische Macht erheblich vermehren könne und daß diese materiellen Dinge hinsichtlich der kleindeutschen und großdeutschen Sympathien der Nation eine ungeheure propagandistische Kraft zu entwickeln fähig seien. Noch 1864 meinte Karl von Hock,[357]) führender österreichischer Wirtschaftspolitiker und engster Mitarbeiter Schwarzenbergs und Brucks, ähnlich wie schon Prokesch August 1851, daß allein die mitteleuropäische Zolleinigung Österreichs natürliche Verbindung mit Deutschland erhalten könne, daß nur so ein Ausschluß Österreichs aus Deutschland verhindert würde, und vom Septembervertrag sagte er, dieser habe Österreich zu sofortiger Stellungnahme gezwungen, da es sich jetzt um das fernere Sein oder Nichtsein Österreichs in Deutschland handelte. Wenn also die führenden deutschen Staatsmänner von 1852 selber diesen materiellen und handelspolitischen Streitfragen einen eminent politischen und deutschen Sinn beilegten, werden wir der deutschen Handelspolitik und dem Zollvereinsstreit — wenigstens seit dem tiefen Schnitt von 1848, als der deutsche Dualismus erneut aufbrach — eine politische und allgemein deutsche Bedeutung nicht versagen können. Es kann vielmehr gar kein Zweifel bestehen, daß ein Erfolg in der

[357]) Hock, S. 44 und 55.

Marinefrage die Stellung des Siegers allgemeinpolitisch, handelspolitisch wie hinsichtlich der jetzigen und künftigen Sympathien des deutschen Volkes moralisch ungeheuer gestärkt haben würde — Preußen wie Österreicher waren sich auch völlig darüber im klaren —, und man mag sich zum mindesten fragen, ob 1866 die deutsche Geschichte nicht einen wesentlich anderen Lauf genommen haben könnte, wenn 1852 der Zollverein gesprengt worden wäre, worauf es die binnenstaatlichen Flottenangebote ja anlegten. Sprengung des Zollvereins, das konnte zum völligen Zusammenbruch der preußischen Großmacht, zur unbestrittenen Vorherrschaft Österreichs führen, aber auch zum Austritt Preußens aus dem Bund und damit schon 1852 an den Rand des deutschen Krieges. Daher auch die fast unerträgliche Spannung zwischen Preußen und Österreich Januar 1852, deren Stärke besonders dadurch gekennzeichnet wird, daß Bismarck im Juni 1852 glaubte, durch sein Auftreten im Flottenkonflikt in Wien persona ingrata geworden zu sein.[358]) Wenn schließlich dieser Konflikt doch friedlich beigelegt wurde, dann nur, weil jede der Parteien auf einen Teil ihrer Hoffnungen verzichtete. Österreich, Preußen, die Binnenstaaten und Hannover konnten zwar alle einen gewissermaßen negativen Sieg erringen, sie alle haben zwar des Gegners Absichten durchkreuzt, aber eben deswegen auch blieb ihnen allen der positive Erfolg, die Gestaltung der Flotte gemäß ihren Plänen, versagt. So endete der Flottenstreit wie alle anderen Versuche, den Bund oder den Zollverein auszubauen, mit einem Frieden ohne Sieger und Besiegte, nur das Streitobjekt selbst büßte jetzt wie bei all diesen deutschen Anläufen sein Leben ein. Die deutsche Flotte starb am Fluch der deutschen Zersplitterung, zur Freude des Auslands und besonders Englands, wo Palmerston von den Deutschen und ihrem Flottenbau gehöhnt hat:[359]) „Sie mögen in den Wolken segeln, sie mögen Luftschlösser bauen, aber sie sollen keine Schiffe bauen.", Englands, das der emporstrebenden deutschen Wirtschaftsmacht überall Steine in den Weg zu wälzen suchte: durch Hemmung der Entwicklung des Zollvereins, durch Verhinderung der Befreiung Schleswig-Holsteins, in der Sundzollfrage und nicht zuletzt durch schroff-feindseliges Auftreten gegen die An-

---

[358]) G.W. Bd. 15, S. 64.

[359]) Leibrock, S. 35. Duden, S. 5.

fänge deutscher Seegeltung.[360]) Die Hauptschuld am Flottenende fiel allerdings doch der allgemeinen Resignationsstimmung in Deutschland zu.

Freilich ganz spurlos ist die Flottenbegeisterung von 1848 am deutschen Volke doch nicht vorübergegangen. Eine Reihe größerer und kleinerer Blätter vertrat auch jetzt noch die Erkenntnis von der Notwendigkeit eines Flottenschutzes für die Ausbreitung des deutschen Überseehandels und für die Millionen deutscher Auswanderer, und es getrauten sich nur wenig Stimmen, dagegen Protest zu erheben. Allerdings auf eine selbständige deutsche Seemacht mit kräftiger einheitlicher deutscher Seepolitik und deutschen Kolonien wie 1848 mochte angesichts der letzten furchtbaren Enttäuschungen niemand mehr hoffen. Auch wurde der Gedanke, daß eine starke Flotte der für eine Groß- und Weltmacht unentbehrliche Krafteinsatz ihrer Politik sei, nicht mehr laut. Aber man wollte doch wenigstens die bisherige kleine Marine erhalten wissen zum Schutz der Deutschen in Übersee und der Auswanderer. Der Gedanke an Küstenschutz gegen Dänemark, an den Kampf gegen den Sundzoll und um die Elbherzogtümer als die militärisch unentbehrliche Position für eine deutsche Seemacht tritt dagegen jetzt mehr zurück. Die politische Lage, die Auslieferung Schleswig-Holsteins und die Vertagung des Kampfes um Schleswig-Holstein in eine ferne Zukunft drängten solche Gedanken ja auch etwas in den Hintergrund. Auch die frommen Hoffnungen auf den Schutz der deutschen Seeinteressen durch fremde Seemächte, die noch 1848 vielfach das politische Denken der Deutschen beherrscht haben,[361]) der Wunsch eines Seebündnisses mit den germanischen Mächten Holland und Skandinavien werden nur sehr selten und nur bei eingefleischten Freihändlern laut. Die Erfahrungen der letzten Jahre hatten dem deutschen Volke zu deutliche Lehren gegeben, als daß es noch so unpolitisch hätte denken können. Dagegen ließen die Hilferufe so vieler deutscher Kaufleute in Übersee keinen Zweifel an der bitteren Notwendigkeit des Flottenschutzes für den deutschen Handel. Immer wieder hoben die Zeitungen gerade in diesem Augenblick des Streits um die Führung und Vorherrschaft in der deutschen

[360]) Precht, S. 106 ff. „Times", 5., 14., 19. 4. 52. Sta. Hannover, H. 40. Generalia 1i. Immediat, 30. 3. 52. London.

[361]) Neumann, S. 84 ff.

Handelspolitik die handelspolitische Bedeutung einer Flotte hervor, während die Frage der militärischen Bedeutung etwa für Preußen oder Hannover so gut wie gar nicht angeschnitten wurde. Zwei bezeichnende Beispiele von den Drangsalierungen, denen der schutzlose deutsche Kaufmann draußen ausgesetzt war, durchliefen damals den deutschen Blätterwald.[362]) Das eine war während des Flottenkongresses von der hannoverschen Regierung in die Presse lanciert worden.[363]).

Im ganzen freilich fehlte dem deutschen Volke das Verständnis für Überseefragen. Gerade die demokratische Presse, die sich doch so sehr für die Flotte einsetzte und die mit am kräftigsten von der Schmach einer Auflösung sprach, sah die Flotte fast ausschließlich als Symbol des freien und einigen Deutschland, selten dagegen als das praktisch notwendige Mittel, den politischer Herkunft, und sie benutzten den Ausgang der Flottenfreundlichkeit der Demokraten war im wesentlichen innenpolitischer Herkunft, und sie benutzten den Ausgang der Flottensache mehr, um den unfähigen Bundestag und die Reaktion anzugreifen, als um von der Unumgänglichkeit deutscher Seegeltung zu reden. Das freilich taten sie in bissigster Weise mit Hohn und Spott. Die demokratische Presse führte im allgemeinen eine um vieles schärfere Sprache als die liberalen Blätter und so, wie die Demokratie damals fast ausnahmslos im Hinblick auf das blutende Schleswig-Holstein oder das Millionenheer der deutschen Auswanderer oder die deutsche Legion in Brasilien vielleicht die deutscheste und nationalste Stellung einnahm, so auch in der Frage der deutschen Flotte. Die liberalen Blätter waren zwar auch flottenfreundlich, vielfach aber lascher und vor allem, wenn sie freihändlerischer Geist erfüllte, der besonders an der Küste herrschte.

Wenn die Binnendeutschen den Problemen der Seepolitik fremd gegenüberstanden, ist das nicht weiter verwunderlich. Man muß sich die wirtschaftliche und geistige Lage des damaligen Deutschland vergegenwärtigen, um das zu verstehen: das Eisenbahnnetz, die Straßen, die Ströme noch unausgebaut; das Land noch weithin agrarisch; eine Einheit im Wirtschaftlichen und Materiellen noch nicht annähernd erreicht; Industrie, Handel und Reederei, die Elemente, die geeignet waren, das

[362]) „Allgemeine Zeitung", 29. 4. 52. Haitiaffäre.
[363]) „Weserzeitung", 25. 3. 52. „Was Kriegsschiffe nützen."

partikulare Denken und Fühlen am ehesten zu überwinden und dem deutschen Volke den Blick in die Weite der Welt zu öffnen, werden erst in den kommenden Jahrzehnten ihren großen Aufschwung erleben. So war 1852 noch eine ungeheure Beständigkeit, ein Festhaften der Bevölkerung an dem Ort, wo man geboren wurde. Noch war die Umprägung des deutschen Menschen von Klassik und Idealismus hin zum neuen Realismus kaum begonnen. Wie wenige der Binnendeutschen von damals haben das Meer und die Schiffe selber gesehen — Goethe ist niemals an die nordische See gekommen und Clausewitz hat nie ein Wort über den Seekrieg gesprochen —; wie wenige haben wirklichen Einblick in die Nöte und Sorgen der Überseekaufleute gehabt. Wie wenige mögen Verständnis für die Notwendigkeit von Kolonien gehabt haben, und nicht allen scheint der unbedingte Zusammenhang der schleswig-holsteinischen Frage mit der Flotte klar geworden zu sein. Auch die inneren Spannungen zwischen Norddeutschen und Süddeutschen, zwischen Hanseaten und Binnenland, der Mangel an gegenseitigem Verständnis waren noch viel zu stark, um eine einheitliche Seepolitik zu ermöglichen. Das deutsche Volk war eben geistig wie wirtschaftlich wie politisch noch nicht reif zur Lösung dieser Fragen.

Man hat sich damals vielfach im Inland und vor allem im Ausland von der Vorstellung nicht trennen können, daß Deutschland zur Schaffung einer Seemacht gar nicht fähig sei. Noch 1873 erklärte eine Engländerin, als sie ein deutsches Kriegsschiff sah, dessen Besatzung sich in nichts von der englicher Kriegsschiffe unterschied, ihr Erstaunen darüber mit den Worten: „But you are not a seagoing nation!“[364]) Deutschland besaß zwar 1852 schon eine große Handelsmarine, aber die geistige und praktisch politische Haltung des deutschen Volkes in den Fragen der See 1852 trifft dies Wort unbedingt. Die Nation dachte binnenländisch und kaum kontinental, geschweige denn weltpolitisch und überseeisch.

So ist es lange noch geblieben. Ja, Tirpitz hat die Schuld an dem traurigen Ausgang des letzten Krieges auf diesen Mangel im deutschen Volkscharakter zurückführen wollen.[365]) Trotz Bismarcks genialer Leistung konnten die verhängnisvollen inneren Folgen der langen staatlichen Zersplitterung eben doch

[364]) Tirpitz, S. 10.
[365]) Tirpitz, S. 256.

nicht sofort überwunden werden. Man hatte nach 1870 Flotte, Kolonien, Überseehandel und einen Platz an der Sonne. Es fehlte aber der im Äußeren vielleicht zu rasch gestiegenen Nation die letzte Reife gegenüber den andrängenden neuen Erlebnissen. So endete dieser grandiose Aufstieg mit beispiellosem Sturz.

Wir heute stehen wiederum am Beginn eines deutschen Versuchs, den uns gebührenden Platz in der Welt zu erwerben. Ein Teil dessen ist der wieder belebte Gedanke deutscher Seegeltung. Die neugebaute Flotte schützt Deutschlands Küsten und Handel. Der Anspruch auf Kolonialtätigkeit ist erhoben. In bisher unerreichter äußerer und innerer Geschlossenheit tritt die Nation zu diesem neuen Versuch an. Das aber gibt uns Hoffnung auf ein glückliches Gelingen und darauf, daß dieser dritten deutschen Flotte ein Ende unter dem Auktionshammer oder bei Scapa Flow erspart bleiben wird.

# Quellen und Literatur.

## I. Archivalische Quellen.

Geheimes Preußisches Staatsarchiv, Berlin-Dahlem (G.Sta.).
Akta betr. die Errichtung einer deutschen Kriegsflotte. A. A. III. Rep. 13. VI. Nr. 6. vol. 8—14.
Akta betr. Dresdener Konferenzen. Die deutschen Angelegenheiten. A. A. I. A. A. b. Nr. 34. vol. 1—3.
Akta betr. Dresdener Konferenzen, Verhandlungen betr. Geldverlegenheit der Bundeszentralkommission. A. A. I. A. A. b. ad. Nr. 34a.
Akta betr. Dresdener Konferenzen: Berichte Alvenslebens. A. A. I. A. A. b. ad. Nr. 34d.
Akta betr. Dresdener Konferenzen: Ministerialreskripte an Alvensleben. A. A. I. A. A. b. ad. Nr. 34i.
Akta des Preuß. Staatsministeriums betr.: Preuß. Staatsministerium. Originalsitzungsprotokolle. Rep. 90a. B. III. 2b. Nr. 6. Bd. 60 und 62/63.

Brandenburgisch-Preußisches Hausarchiv, Berlin-Charlottenburg (B.P.H.).
Briefe Prinz Adalberts an Friedrich Wilhelm IV. Rep. 58.
Briefe Prinz Adalberts an Wilhelm I. Rep. 58.

Haus-, Hof- und Staatsarchiv, Wien (H.H.Sta.).
Politisches Archiv. Akta Deutsche Flotte. P. A. Fasz. II, 74 und 75.
Frankfurter Gesandtschaftsarchiv. Akta betr. Deutsche Flotte. Fasz. VII, Paket 46.

Bayerisches Hauptstaatsarchiv, Abt. Geheimes Staatsarchiv, München (Sta. München).
Marineakten: Ministerial-Abgabe 1872. Kasten rot. 118/46—52.
Frankfurter Bundestagsgesandtschaft. Kasten grün. 20/F. 10. Konv. I und II.

Sächsisches Hauptstaatsarchiv, Dresden (Sta. Dresden).
Marineakten: Fach 30356. Akta betr. die Errichtung und Unterhaltung einer deutschen Flotte. Vol. I—III. 1848—52.

Preußisches Staatsarchiv, Hannover (Sta. Hannover).
Marineakten: Sta. Hannover, H. 40. Generalia Nr. 1c—i.
Akta. Nachlaß des Generals von Prott. Sta. Hannover, H. 40. Specialia Nr. 34a.

Staatsarchiv Bremen (Sta. Bremen).
Marineakten: M. 4. d. 6.

## II. Gedruckte Quellen.

1. Parlaments- und Ständeprotokolle 1851/53 von Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg, Hannover, Kurhessen, Baden, Nassau, Oldenburg, Hamburg, Bremen, Holstein, ferner die Protokolle der Bundesversammlung 1851 ff. (B.Prot.).

2. Zeitungen. Es wurden die Jahrgänge 1851/52, z. T. auch 1853 von 97 Zeitungen benutzt, die fast alle im Text S. 105—108 und S. 113—125 genannt sind. Nicht aufgeführt wurden u. a. „Wiener Zeitung", der „Lloyd", das „Fremdenblatt", „Hamburger Nachrichten", „Hamburger Beobachter", „Hamburger Börsenhalle", „Times".

3. Zeitschriften.

„Grenzboten" 1851/52, ferner 1862, 21. Jhrg., Bd. 3, S. 401 ff.
„Deutsche Vierteljahrsschrift" 1851/52, Stuttgart/Tübingen, Cotta.
„Österreichische Marinezeitschrift" 1853/56, Triest.
„Preußische Jahrbücher" 1858 ff.
„Die Gegenwart", X, Leipzig 1856, S. 111—26.

4. Kampfschriften und Broschüren.

Briefe über die Preußische Kriegsmarine. Berlin 1858.
(Duncker, Max) Vier Monate auswärtiger Politik. Berlin 1851.
„Die Deutsche Flotte", Flugblätter des deutschen Nationalvereins. Koburg 1861.
Harkort, F., Die Preußische Handels- und Kriegsmarine und ihre Stellung zum Zollverein. Berlin 1852.
—,—, Die Landwehr und das Budget von 1852. Berlin 1852.
—,—, Die Preußische Marine und die deutsche Flotte. Berlin 1861.
—,—, Die deutsche und preußische Marine und ihre Häfen. Hagen 1863.
—,—, Die budgetlose Preußische Kriegsmarine von 1863. Leipzig 1864.
„Der Liberalismus und die Flotte." Eine Erinnerung an die Flottenbewegung von 1861. Sonderdruck aus „Danziger Zeitung", Nr. 23089. Danzig 1898.
Preußen an der Nordsee. Eine Tagesfrage. Oldenburg 1854.
Prokop, A., Die deutsche Flotte und Hannover als Urquell und Hort einer künftigen deutschen Flotte. Cassel 1862.
Romberg, I. A., Die deutsche Flottenfrage. In: „Die Wissenschaft im 19. Jahrhundert." Bd. 4, S. 601—40. Sondershausen 1859.
(Samwer, K.) Die Dresdener Konferenzen. Berlin 1851.
Wichmann, N. D., Der deutsche Handel und die beabsichtigte deutsche Kriegsflotte. Hamburg 1867.

5. Denkwürdigkeiten, Erinnerungen und Nachlässe (Auswahl).

Bismarck, Gesammelte Werke. Friedrichsruher Ausgabe (G.W.).
Brandenburg, E., hrsg. Briefe Kaiser Wilhelms I. Inselverlag. Leipzig 1911.
Delbrück, R. v., Lebenserinnerungen. Bd. 1. Leipzig 1905.
Duckwitz, A., Denkwürdigkeiten. Bremen 1877.
Erdmann, Die ehemalige deutsche Flotte in oldenburgischer Beleuchtung. „Marinerundschau", Jg. 9, I. Berlin 1898.
Eckardt, J. v., Lebenserinnerungen. 2 Bde. Leipzig 1910.
Ernst II., Herzog von Koburg. Aus meinem Leben. Bd. 2. Berlin 1888.
Fischer, L. Hannibal, Politisches Martyrthum. Leipzig 1855. Abdruck des Kapitels über die Flottenauflösung auch: „Österreichische Marinezeitschrift", Jhrg. 3 (1855), S. 273 ff.

Fischer, L. Hannibal, Worte der Wahrheit, der Pflichttreue und des Schmerzes. Freiburg 1857.
—,—, Ehren- und Rechtsverteidigung gegen die Großherzoglich oldenburgische Regierung. 1854. Als Manuskript gedruckt.
—,—, Der Deutsche Adel in der Vorzeit, Gegenwart und Zukunft. Frankfurt am Main 1852.
—,—, Die Verfassungszustände des Fürstentums Lippe. Detmold 1853.
Gerlach, Leopold v., Denkwürdigkeiten, hrsg. von seiner Tochter. 2 Bde. Berlin 1891.
Gerlach, Ludwig v., Aufzeichnungen aus seinem Leben und Wirken, hrsg. von Jakob von Gerlach. Bd. 2. Schwerin 1903.
Hock, K. Frh. v., Die Verhandlungen um ein österreichisch-deutsches Zollbündnis 1849—64. „Österreichische Revue", 2. Jhrg. 1864, Bd. 1, S. 43 ff.
Hübner, R., hrsg. Johann Gustav Droysen. Briefwechsel. 2 Bde. Berlin-Leipzig 1929.
Jochmus, A. v., Gesammelte Schriften, hrsg. Dr. C. M. Thomas. 4 Bde. Berlin 1883.
Jordan, W., Marineerinnerungen. „Gartenlaube" 1898, Nr. 27.
Keudell, R. v., Fürst und Fürstin Bismarck. 1846—72. Berlin/Stuttgart 1902.
Kohl, H., hrsg. Bismarckjahrbuch, besonders Bd. 5 und 6.
—,—, hrsg. Anhang zu den Gedanken und Erinnerungen. 2 Bde. Stuttgart-Berlin 1901.
Kübeck, M. Frh. v., hrsg. Tagebücher des Karl Friedrich Freiherr Kübeck von Kübau. Bd. 2. Wien 1909.
—,—, hrsg. Metternich und Kübeck. Ein Briefwechsel. Wien 1910.
Mosle, J. L., Aus dem literarischen Nachlasse. Oldenburg 1879.
Oertzen, H. v., Das Leben und Wirken des Staatsministers Jaspar von Oertzen. Schwerin 1905. S. 163 ff. (Einige Berichte Oertzens.)
Poschinger, H. v., Preußen im Bundestag 1851—59. 4 Bde. 1882—84.
—,—, Preußens auswärtige Politik 1850—58. 3 Bde. 1902.
—,—, Unter Friedrich Wilhelm IV. Denkwürdigkeiten Ottos von Manteuffel. 3 Bde. Berlin 1901.
—,—, Bismarck und der Bundestag. Neue Berichte Bismarcks 1851—59. Berlin 1906.
—,—, Bismarck-Portefeuille. Bd. 3. 1898. S. 169 ff.
Pagel, K., Der alte Kaiser. Briefe und Aufzeichnungen Wilhelms I. Leipzig o. J.
Prokesch von Osten, Graf, Aus den Briefen (1849—55). Wien 1896.
—,—, Aus dem Nachlaß. Bd. 2. 1881.
Schultze, J., Kaiser Wilhelms I. Briefe an Politiker und Staatsmänner. Bd. 1. Berlin/Leipzig 1930.
Werner, R.,[1]) Bilder aus der deutschen Seekriegsgeschichte. München 1899. S. 381 ff.
—,—, Erinnerungen und Bilder aus dem Seeleben. Berlin 1880. Allgemeiner Verein für deutsche Literatur. V, 3, S. 144 ff.
Wilcken, P. J.,[1]) Bilder aus dem deutschen Flottenleben 1849. Hannover 1861.

[1]) Werner war Offizier auf der ersten deutschen Marine. Wilcken Oberleutnant bei der Bremischen Kompanie, die 1849 die Schiffe besetzt hielt.

## III. Darstellungen (Auswahl).


Altenburg, O., Die Anfänge einer preußischen Kriegsmarine zu Stettin. Greifswald 1922. 1936[2].

Arenhold, Lüder, Die Schiffe der deutschen Reichsflotte 1848—52. „Überall", Jhrg. 4, Nr. 24. Berlin 1902.

—,—, Vor fünfzig Jahren. Die deutsche Reichsflotte 1848—52. Berlin 1906.

—,—, Einiges aus den Akten über den Verkauf der deutschen Flotte 1852—53. Kriegsministerium.

Arning, H., Hannovers Stellung zum Zollverein. Jur. Diss. Göttingen 1930.

Baasch, E., Geschichte Hamburgs. Bd. 1. 1814—67. Gotha/Stuttgart 1924.

—,—, Geschichte des hamburgischen Zeitungswesens. Hamburg 1930.

—,—, Hamburg und Bremen und die deutschen wirtschaftlichen Einheitsbestrebungen 1834—54. „Hansische Geschichtsblätter", Jhrg. 47, 1922, S. 115 ff.

—,—, Die Handelskammer zu Hamburg. Bd. II, 1 und 2. Hamburg 1915.

Bär, Max, Die deutsche Flotte 1848—52. Leipzig 1898.

Batsch, F., Admiral Prinz Adalbert von Preußen. Berlin 1890.

—,—, Prinz Adalbert und die Anfänge unserer Flotte. Preußische Jahrbücher, Bd. 62, 1888.

—,—, Über deutsche Marinegeschichte. Preußische Jahrbücher, Bd. 63, 1889.

—,—, Deutsch-Seegras. Berlin 1892.

—,—, Nautische Rückblicke. Berlin 1892.

Beer, A., Die österreichische Handelspolitik im 19. Jahrhundert. Wien 1891.

Behrens, G., Geschichte der Stadt Geestemünde. Wesermünde 1928. S. 46.

Berner, E., hrsg. Wilhelms des Großen Briefe, Reden, Schriften. 1906. Bd. 1.

Bessell, G., Geschichte Bremerhavens. Bremerhaven 1927.

—,—, Preußentum und Hanseatentum. Preußische Jahrbücher, Bd. 216, 1929, S. 129 ff.

—,—, Bremen. Die Geschichte einer deutschen Stadt. Leipzig 1935.

Bippen, W. v., Geschichte der Stadt Bremen. B. 3. Halle/Bremen 1904.

—,—, Johann Smidt, ein hanseatischer Staatsmann. Stuttgart/Berlin 1921.

Brandenburg, E., Die Reichsgründung. 2 Bde. Leipzig 1922.

Brentano, L., Cobdens Argumentation gegen die Flotte. „Allgemeine Zeitung" 22. 12. 1899, Nr. 354. Kriegsministerium.

Brüchmann, Ph., Die deutsche Marine (1848—52). Archiv für Waffen- und Uniformkunde Nr. 1. Kriegsministerium.

Conte Corti, E., Das Haus Rothschild in der Zeit seiner Blüte. Leipzig 1928.

Crousaz, A. v., Kurze Geschichte der deutschen Kriegsmarine. Berlin 1873.

Demeter, K., Aus dem Kreis um Bismarck in Frankfurt am Main. Forschungen zur brandenburgischen und preußischen Geschichte. Bd. 48, II, S. 294 ff.

Doeberl, M., Bayern und Deutschland. Bayern und die Bismarcksche Reichgründung. München/Berlin 1925.

Duden, W., Die Wurzeln des deutsch-englischen Gegensatzes. Diss. Hamburg 1933.

Ehmk, Arnold Duckwitz. Bremisches Jahrbuch, Bd. 21, auch A. D. B. 48.

Fischer, F. A., Herzog Ernst II. von Sachsen-Koburg-Gotha und Hannibal Fischer. Straßburg 1888.

Fischer, K., Die Nation und der Bundestag. Leipzig 1880.

Fischer, O., Dr. L. Hannibal Fischer und die Auflösung der deutschen Flotte 1852—53. H. Z. 85 (1900). S. 250 ff.

„Die Flotte", 4. Jhrg., Nr. 8, August 1901, S. 117 (Jordan über die erste deutsche Marine).

Förster, R., Politische Geschichte der preußischen und deutschen Flotte bis zum 1. Flottengesetz 1898. Diss. Leipzig 1928.

Franck, E., Über die Bildung der Beschlüsse des engeren Rats und des Plenums der deutschen Bundesversammlung durch Stimmenmehrheit und Stimmeneinheit. Mainz 1857.

Gaertner, A., Der Kampf um den Zollverein 1849—53. Straßburger Beiträge zur neueren Geschichte, Bd. 4, Heft 1 und 2. Straßburg 1911.

Goedel, G., Rudolf Brommy. „Daheim", Jg. 1898, Nr. 7.

Haenchen, K., Die deutsche Flotte von 1848. Hansische Volkshefte Nr. 9, hrsg. vom Hansischen Geschichtsverein. Bremen (1925).

Henke, C., Die Osnabrücker Presse ab 1848. Diss. Münster 1927.

Heyck, E., Die Allgemeine Zeitung. München 1898.

Huhn, E., Allgemeines und deutsches Staatsrecht. Leipzig 1865. S. 281.

Immanuel, Oberst, Moltke und die Anfänge der deutschen Seemacht. Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine, Januar 1916. Kriegsministerium.

Jordan, A., Geschichte der brandenburgisch-preußischen Kriegsmarine. Berlin 1856.

Kaltenborn, K. v., Geschichte der deutschen Bundesverhältnisse und Einheitsbestrebungen 1806—56, Bd. 2. Berlin 1857.

Klüpfel, K., Die deutschen Einheitsbestrebungen. Leipzig 1853. S. 556 f.

—,—, Geschichte der deutschen Einheitsbestrebungen, Bd. 1. Berlin 1872. S. 164 ff.

Koch, P., Geschichte der deutschen Marine. Berlin 1902. 2. Auflage 1906.

—,—, Der Flottenverkauf durch Hannibal Fischer. „Marinerundschau", 4. Jhrg., April 1893, S. 149 ff.

—,—, 50 Jahre Wilhelmshaven. Berlin 1918.

Lange, F. W., Bismarck und die öffentliche Meinung Süddeutschlands während der Zollvereinskrise 1850—53. Diss. Gießen 1922.

Leibrock, O., Deutschland im weltpolitischen Geschehen. Leipzig 1932.

Lenz, Max, Geschichte Bismarcks. 1913. 4. Auflage, S. 74.

„Marinerundschau".

Meiboom, S., Studien zur deutschen Politik Bayerns 1851—59. Diss. Göttingen 1931. Auch Bd. 6 der Schriftenreihe für bayrische Landesgeschichte.

Meister, E., Der Gedanke deutscher Seefahrt und Seemacht in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Diss. München 1933.

Melle, W. v., G. H. Kirchenpauer. Hamburg/Leipzig 1888.

Meyer, A., Die koloniale Bewegung des frühen deutschen Liberalismus im Spiegel der Publizistik. Diss. Hamburg 1935.

Meyer, A. O., Bismarcks Kampf mit Österreich am Bundestag zu Frankfurt (1851—59). Berlin/Leipzig 1927.

Meyer, D., Die Weserzeitung. Diss. München 1932.

Neumann, G., Die deutsche Flottenfrage während des dänischen Krieges 1848 unter besonderer Berücksichtigung der öffentlichen Meinung. Diss. Berlin 1936.

Oppermann, A., Zur Geschichte des Königreichs Hannover 1832—66, Bd. 2. Berlin 1868, 2. Auflage.

Paul, M., Die Technische Marinekommission und der Bau der deutschen Flotte 1848/49. Diss. München, Techn. Hochschule 1923.

Peschke, R., Moltkes Stellung zur Politik bis 1857. Diss. Berlin 1912.

Precht, H., Englands Stellung zur deutschen Einheit 1848—50. München-Berlin 1925.

Rengel, C., Die erste deutsche Flotte 1848—52 in: „Deutschlands Erneuerung", Jhrg. 1930, Heft 9.

Richthofen, G. Freiherr von, Die Politik Bismarcks und Manteuffels in den Jahren 1851—58. Diss. Berlin 1915.

Rüthning, G., Oldenburgische Geschichte, Bd. 2. 1911. S. 522 ff.

Sauer, K. Th. v., Über den oberbayrischen Flottenverein von 1848. „Allgemeine Zeitung", 23. 4. 1907, Beilage, Nr. 87.

Schäfer, D., Deutschland zur See. Jena 1897.

—,—, Aufsätze, Vorträge und Reden, Bd. 2. Jena 1913.

—,—, Deutsche Geschichte, Bd. 2. Jena 1932, 10. Auflage.

Schmiedecke, A., Die Revolution 1848/49 in Halle. Halle 1932. Ausgewählte Hallesche Forschungen z. mittleren u. neueren Geschichte, 5.

Schöningh, F. J., Karl Ludwig Bruck und die Idee „Mitteleuropa". Historisches Jahrbuch, Bd. 56, 1. Heft. 1936.

Schultz, H., Ein Kranz der Erinnerung um das Bild des Großonkels Brommy. Rittergut Schmölen bei Wurzen 1904. Als Manuskript gedruckt. Kriegsministerium.

Sonnemannn, Th., H. A. Oppermann und der hannoversche Liberalismus. Diss. Rostock 1922, S. 134.

Stezenbach, G., Admiral Brommy und die erste deutsche Flotte in: „Der Weltkrieg", Nr. 69. Sekretariat Sozialer Studentenarbeit. Freiburg 1917.

Strecker, R., Der Widerstand Hannovers gegen die Entstehung des Zollvereins. Diss. Frankfurt 1929.

Sybel, H. v., Begründung des Deutschen Reiches, Bd. 2, 1892, S. 150 ff.

Tesdorpf, A., Geschichte der Kaiserlich-deutschen Kriegsmarine. Kiel-Leipzig 1889.

Thimme, F., Bismarck und Hannover. Niedersächsisches Jahrbuch, Bd. 12 (1935), S. 186 ff.

Tirpitz, A. v., Erinnerungen. Leipzig 1919.

Trotha, A. v., Die Einheit des Deutschtums und das Weltmeer. Leipzig 1934.

„Überall", Zeitschrift des deutschen Flottenvereins, Jhrg. 1900, I, S. 824—826. H. Fischer und die Auflösung der Flotte.

Wendlandt, H., Die Gründung der preußischen Kriegsflotte 1848—54. Diss. Breslau 1928.

Werner, F., Die Zollvereinspolitik der deutschen Mittelstaaten im Frühjahr 1852. Diss. Frankfurt 1934.

Wickede, J. v., Die Entwicklung der deutschen Kriegsflotte. Leipzig 1875. Kriegsministerium.

Widdecke, E., Geschichte der Haude- und Spenerschen Zeitung. Diss. Kiel 1925.

Wiskemann, E., Hamburg und die Welthandelspolitik. Hamburg 1929.

—,—, Hamburg 1814—67. „Hansische Geschichtsblätter", Jhrg. 50 (1925), S. 251 ff.

—,—, Teil II der Wirtschaftsgeschichte von Häpke-Wiskemann. Leipzig 1933.

Wislicenus, Die deutsche Flotte. Schaffsteins grüne Bändchen. 1914.

Wohlwill, H., Die hamburgischen Bürgermeister Kirchenpauer, Petersen, Versmann. Hamburg 1903.

—,—, Aus drei Jahrhunderten der Hamburgischen Geschichte. Hamburg 1897. 5. Beiheft zum Jahrbuch der Hamburgischen Wissenschaftlichen Anstalten, XIV. 1896.

Wolter, G., Friedrich Harkort als Politiker. Jahrbuch des Vereins für Orts- und Heimatkunde in der Grafschaft Mark, 39. Jg., 1926.

Zachariä, H. A., Deutsches Staats- und Bundesrecht. Göttingen 1867. Bd. 2.

Zeitschrift für bayrische Landesgeschichte. Bd. 2 (1929): Otto Brandt, Mittelstaatliche Politik im Deutschen Bund nach der Revolution von 1848. Bd. 3 (1930): Kurt Hoffmann, Sturm und Drang in der politischen Presse Bayerns 1848—50.

Zeitschrift für hamburgische Geschichte.

Zeitschrift für lübeckische Geschichte und Altertumskunde.

Zimmermann, A., Geschichte der preußisch-deutschen Handelspolitik. Oldenburg-Leipzig 1892.

—,—, Der englisch-deutsche Gegensatz. Zeitschrift für Politik. 1909. II. S. 236 ff.

## Lebenslauf.

Am 5. 9. 1913 wurde ich als Sohn des Konrektors Richard Häußler und seiner Ehefrau Martha zu Berlin-Wilmersdorf geboren und evangelisch getauft. Nach Besuch der Vorschule der Hindenburg-Oberrealschule zu Berlin-Wilmersdorf legte ich auf dem Bismarck-Gymnasium daselbst die Reifeprüfung ab und bezog dann Ostern 1932 die Universität Berlin, um Geschichte, Deutsch und Erdkunde zu studieren. Allen meinen verehrten Lehrern bin ich zu außerordentlichem Dank verpflichtet, vor allem aber den Herren Professoren Walter Elze, Wolfgang Windelband und Fritz Hartung, deren stets bereite Hilfe diese Arbeit erst ermöglichte.